

ŁUKASZ KLIŚ



DESIGN '70, CZYLI „CHAŁY NIE BYŁO”

ABSTRACT. Łukasz Kliś, *Design '70, czyli „chały nie było”* [Design'70 or „trash was not there”], edited by W. Bryl-Roman, „Człowiek i Społeczeństwo” vol. XLIII: *Projektowanie w latach 70.* [Designing in the 1970s], Poznań 2017, pp. 77-88, Adam Mickiewicz University. Faculty of Social Sciences Press. ISSN 0239-3271.

Opinions about Polish design in the seventies are divided. But many examples prove that it was quite a good time for Polish design: like Polish road letters system – designed by Marek Sigmund during one month. It was an extremely big challenge – a question of a short time and easy-to-use tools as possible to fix the visual communication problem on every Polish road by unprofessional staff. Polish road letters still work! Or Polish gliders, which were among the best in the world; not only being able to win most important competitions, but also of a beautiful form. In People's Poland there were total designers too, like Tadeusz Ciałowicz in Wrocław. He designed furniture, neon lighting, posters, interiors of shops, trademarks – all in the exquisite quality. Design and visual communication education was developed according ideas taken from Western Europe schools (such was the case of Krzysztof Lenk's design atelier in Fine Art Academy in Łódź).

Łukasz Kliś, dyrektor Instytutu Sztuki Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach (Wydział Artystyczny w Cieszynie), kierownik tamtejszego Zakładu Projektowania Graficznego, ul. Bielska 62, 43-400 Cieszyn, e-mail: clickluk@gmail.com

Wraz z zaproszeniem do napisania tekstu do „Człowieka i społeczeństwa” przyszedł tekst dotyczący założeń niniejszego wydania. Było tam takie zdanie: „W opinii historyków lata 70. ubiegłego wieku to nie najlepszy czas dla polskiego wzornictwa”. Nie wiem właściwie, skąd takie stwierdzenie, i nie zgadzam się z nim. Apologeci polskiego designu z czasów PRL-u uważają, że powstało wtedy mnóstwo znakomitych projektów i wdrożeń, grafika

użytkowa świeciła tryumfy (głównie plakat). Są i tacy, którzy widzą wyłącznie siermiężne przedmioty, niską jakość druku na papierze najgorszego sortu, niedoróbki, właściwie – antytezę designu.

Argumenty przeciwko tezie o latach 70. jako „nie najlepszym czasie dla polskiego wzornictwa” znalazłem w różnych miejscach, m.in. na polskich drogach oraz na polskim (i nie tylko polskim) niebie.

Na początku lat 70. powstało tzw. polskie pismo drogowe. Do dziś krój ten (bez oficjalnej nazwy) używany jest na tablicach informacyjnych przy drogach krajowych, szybkiego ruchu, autostradach – wszędzie, gdzie da się jeździć samochodem. Zaprojektował go w ekspresowym tempie (w ciągu miesiąca) Marek Sigmund. Historia powstania tego kroju ma anegdotyczny charakter¹. Projektant został zaproszony (a może wezwany) do Ministerstwa Transportu. Zlecenie było jasne: krój do oznaczeń dróg, łatwy w użyciu (linijka, cyrkiel, wałek do malowania itp.), niewymagający umiejętności literniczych i znajomości zasad mikrotypografii, dziedziny zajmującej się tym wszystkim, co dzieje się pomiędzy literami, wyrazami i wierszami: odległościami pomiędzy poszczególnymi literami i wyrazami (światła międzyliterowe i międzywyrazowe), odległościami między wierszami (interlinie). Mikrotypograficzne niuanse kroju drogowego załatwiała linijka i ekierka. Miało być socjalistycznie, czyli (po) równo!

Pomijając szaleńczo wręcz krótki termin, wszystkie założenia były jak najbardziej jasne i praktyczne z natury. Ani słowa o estetyce. Nie ulega jednak wątpliwości, że opracowanie i konsekwentne wprowadzenie tego kroju pisma na polskie drogi uporządkowało naszą przestrzeń wizualną – przynajmniej w pewnym zakresie.

W czasach PRL-u działały instytucje, które w różny sposób wspierały rozwój projektowania i upowszechniały dobry design. Mam tu na myśli, przede wszystkim, Instytut Wzornictwa Przemysłowego, który można uznać za krajową wersję znakomitej i pożytecznej brytyjskiej Rady Designu (Design Council). IWP wspierał kontakty projektantów i adeptów projektowania z przemysłem, nadzorował projekty, organizował wystawy i prowadził działalność wydawniczą. Socjalistyczne państwo, zgodnie ze swoją logiką, usiłowało nadzorować wszystkie przejawy aktywności obywateli, co bez wątpienia na ogół odbywało się ze szkodą dla tych ostatnich. Centralnie sterowane i centralnie (Warszawa) zlokalizowane instytucje wywierały wpływ (przeważnie nie ożywczy, a petryfikujący) na wiele aspektów życia.

¹ Zob. A. Szydłowska, M. Misiak, *Paneuropa, Kometa, Hel. Szkice z historii projektowania liter w Polsce*, Karakter, Kraków 2015, s. 116.

Z drugiej jednak strony kontrola i nadzór oddane w kompetentne ręce chroniły rodzimy przemysł (oczywiście nie zawsze!) przed projektowymi bubłami i amatorszczyzną.

Warto w tym miejscu dodać, że kwestia estetyki projektów jest dziś często spychana na dalszy plan. Mówienie o niej jest traktowane jako coś wręcz wstydliwego. Każdy projektant chętnie podkreśla walory praktyczne swoich prac, popiera swoje decyzje badaniami, konsultacjami ze specjalistami z różnych dziedzin – i bardzo dobrze! – ale o estetyce nie mówi nikt albo prawie nikt.

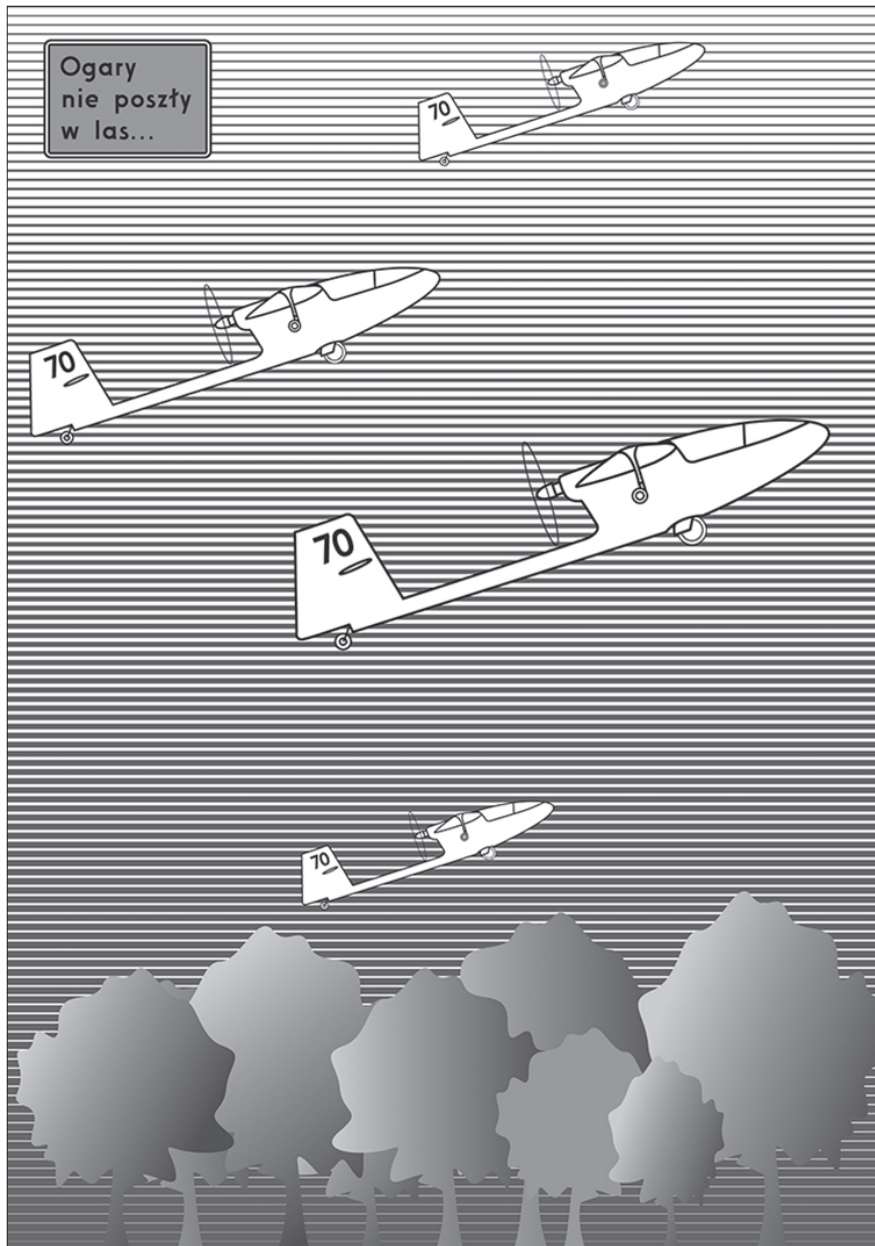
Poszczególne znaki w ramach pisma drogowego (kroju bezimiennego², jak piszą Marian Misiak i Agata Szydłowska w książce *Paneuropa, Kometa, Hel. Szkice z historii projektowania liter w Polsce*), nie mają subtelnych proporcji i finezyjnych linii, są toporne, zupełnie tak, jakby ktoś projektował je... siekierą. Ich jednoelementowy (szerokość wszystkich elementów poszczególnych znaków jest jednakowa) i geometryczny charakter przywodzi na myśl stary, ale ponadczasowy krój Futura, zaprojektowany w Niemczech w latach 20. przez Paula Rennera. W porównaniu z Futurą poszczególne znaki kroju drogowego są podporządkowane „ekierkowej” geometrii w stopniu wręcz ekstremalnym.

Polskie pismo drogowe to unikat na skalę światową. Zachowując dobrą czytelność, jest jednocześnie projektem wyjątkowym i tak charakterystycznym, że zwróciło uwagę zagranicznych projektantów i turystów odwiedzających nasz kraj. Oryginalność, dziwność wręcz, nie kolidują z walorami praktycznymi, co dobrze świadczy o umiejętnościach projektanta; umiejętnościach tym większych, że pracował on w pojedynkę, w zasadzie bez badań nad czytelnością kroju. Jeśli jakieś badania przeprowadzono, to już po wdrożeniu. Źródła jednak milczą na ten temat. Oto jest projekt zweryfikowany przez życie. Pozytywnie.

Warto jeszcze rozwinąć nieco wątek zainteresowania pismem drogowym projektantów spoza Polski. Szwajcarski projektant graficzny Ludovic Balland wykorzystał ów krój do zaprojektowania elementów identyfikacji wizualnej warszawskiego Muzeum Sztuki Nowoczesnej. Odkrył przy okazji, że krój ten nie był dotąd rzetelnie opracowany w wersji na komputery; nie istniał jako font (program zawierający wszystkie znaki danego kroju, umożliwiający za jego pomocą komputerową edycję tekstów)³.

² Ibidem, s. 117.

³ Ibidem, s. 183.

Fot. 1⁴

⁴ Autorem wszystkich ilustracji w niniejszym tekście jest Łukasz Kliś.

Dzieciństwo spędziłem blisko lotniska sportowego w Aleksandrowicach (dzielnica Bielska-Białej). Z balkonu miałem doskonały punkt obserwacyjny, z którego oglądałem m.in. ćwiczenia akrobacyjne pilotów szybowcowych. W latach 80. uczestniczyłem jako widz w międzynarodowych zawodach w akrobacji szybowcowej. Piloci z Zachodu mieli nowe modele szybowców z najnowszych laminatów, ale wygrywały „Foki”, a zwłaszcza „Jantary Standardy”, odmiany 2 i 3. Te ostatnie („Jantar Standard” i jego wersja rozwojowa „Jantar Standard 2”) zaprojektowane zostały przez zespoły pod kierunkiem inż. Władysława Okarmusa w Doświadczalnych Zakładach Szybowcowych w Bielsku-Białej⁵ w latach 70. Linie znakomitych szybowców wyczynowych zapoczątkowały rewelacyjne szybowce „Cobra” i „Foka” (konstrukcje drewniane) z lat 60. „Jantary” wykonane były w całości z laminatów.

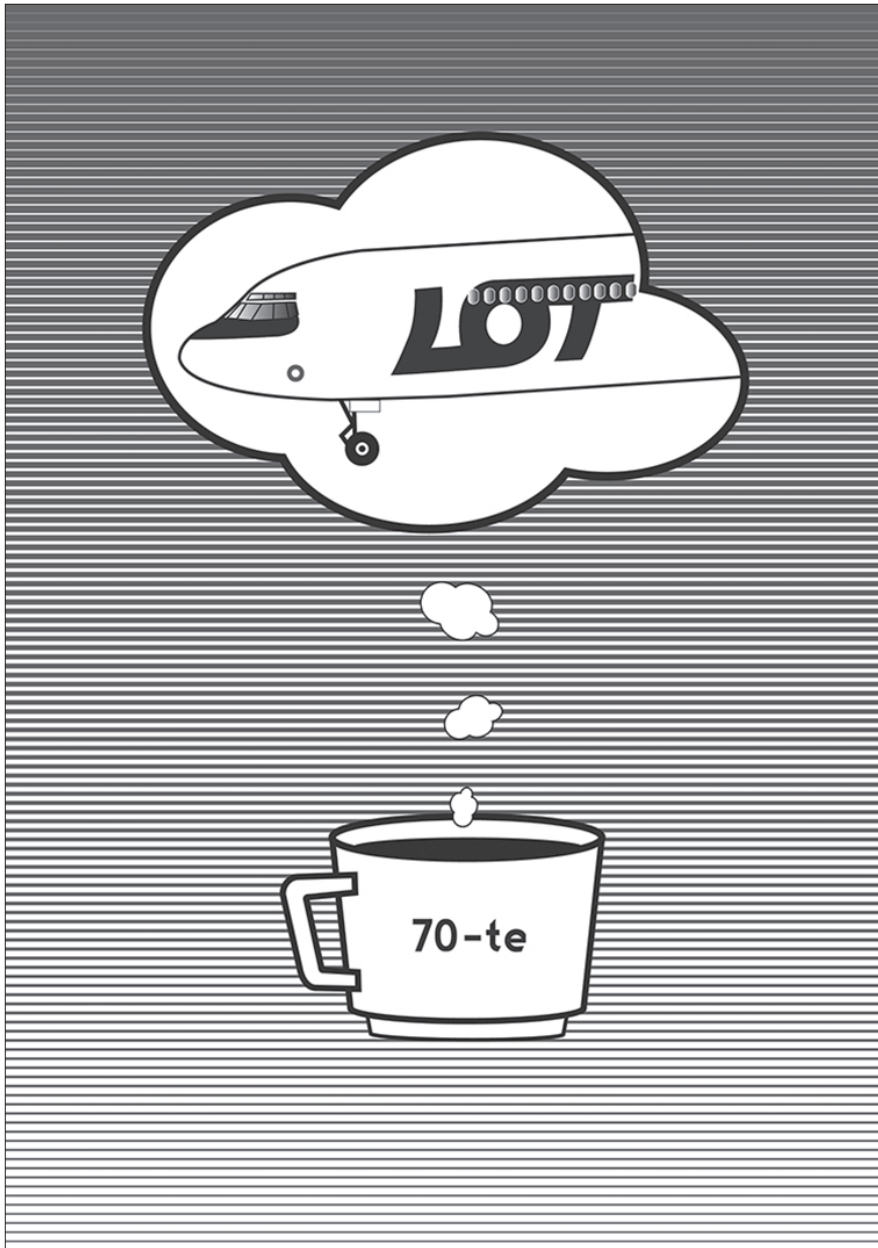
Szybowce wyczynowe wymagają zaawansowanych umiejętności pilotażowych i o nich pisać nie będę. Nadmienię tylko, że oba modele zyskały dobrą opinię szybowników. Nie ulega wątpliwości, że były to szybowce udane – wygrywały zawody, eksportowano je za granicę. Były oprócz tego piękne; miękkie linie, subtelne kształty, konsekwencja wynikająca z konstrukcyjnej logiki (forma podąża za funkcją!) pracowały nie tylko na rzecz osiągnięć, ale także na rzecz piękna.

W Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Nowym Jorku (MoMA), w przeszklonej klatce schodowej, zawieszono helikopter firmy Bell, model z charakterystyczną kratownicą części ogonowej oraz bańkową kabiną z pleksiglasu. Mówią o nim „Nasz Nike z Samotraki”⁶. Wisi tam, bo nowojorscy muzealnicy i kuratorzy nie widzieli „Jantara Standarda”...

To nie wszystko. W latach 70. w Doświadczalnych Zakładach Szybowcowych w Bielsku-Białej powstał oryginalny projekt motoszybowca „Ogara”. Pracami kierował Tadeusz Łabudź. „Ogara” wyprodukowano w kooperacji z Niemcami, którzy dostarczyli do niego (a jakże!) motor. Dwumiejscowy motoszybowiec stał się hitem eksportowym – większość wyprodukowanych egzemplarzy trafiła za granicę. W zwykłych szybowcach dwumiejscowych instruktor i kursant siedzą w układzie tandem – jeden za drugim. Dwuosobowa załoga „Ogara”, np. instruktor i kursant, siedziała obok siebie, co w przypadku szybowca było rozwiązaniem niespotykanym i innowacyjnym. W Bielsku-Białej do dziś projektuje się i produkuje (na niewielką skalę) szybowce i tzw. samoloty ultralekkie.

⁵ Zob. <http://www.samolotyplskie.pl/samoloty/2006/126/Okarmus-Wladyslaw> [marzec 2016].

⁶ Zob. D. Sudjic, *Język rzeczy, Karakter*, Kraków 2013, s. 197.



Fot. 2

Po Doświadczalnych Zakładach Szybowcowych pozostała część infrastruktury i *genius loci*. „Jantary” i „Ogary” latają nadal nad Bielskiem i resztą świata.

W przestworzach, nieco wyżej i nieco szybciej od szybowców, latają kolejne argumenty za tym, że lata 70. wstydu polskiemu designowi nie przyniosły: identyfikacja wizualna Polskich Linii Lotniczych LOT, zaprojektowana przez duet projektantów: Romana Duszka i Andrzeja Zbrożka, jest jednym z najbardziej rozpoznawalnych i ponadczasowych systemów tego rodzaju⁷. Biel kadłubów, ogromne, niebieskie liternictwo. Napis „LOT” złożony jednoelementowym krojem pisma w odmianie pochylej i na dodatek, chyba, *extra bold*. W oku litery „O” słynny już żuraw Tadeusza Gronowskiego (stary lotowski znak, zaprojektowany w końcu lat 20.). Dodatkowy krój (składano nim napis „Polskie Linie Lotnicze” na kadłubach), wykreślony z techniczną precyzją na milimetrym papierze, łatwy w nanoszeniu na różne powierzchnie.

Identyfikacja wizualna LOT-u stanowi, obok świetnej identyfikacji CPN-u (późne lata 60.), dobry przykład prawdziwego *brand designu*. Projekt Zbrożka i Duszka to nie tylko pojedynczy, spektakularnie prezentujący się znak (widoczność na kadłubie transatlantyckich Iłów 62 z odległości do 2 km!). Ten projekt to cały system: oznakowanie samolotów, bilety i inne akcydensy, a nawet opakowania cukierków, którymi stewardesy częstowały pasażerów przed startem.

Pamiętam, jak we wczesnych latach 80. tata latał służbowo na trasie Katowice – Bydgoszcz. Z każdej podróży przywoził bilet, zawieszkę na bagaż, cukierki opakowane w papierek z logo LOT-u. Skarby te były prezentem lepszym od plastikowych samochodzików. Sprawiały wrażenie... zagranicznych. Dobrze wydrukowane – jakże różniły się od wszechobecnych opakowań zastępczych (dziś uznawanych pewnie za hipsterskie).

W polskich mieszkaniach też można było znaleźć przykłady rodzimego dobrego designu.

Wspomnę tylko jeden przykład – sprzęt stereo, projektowany m.in. przez Grzegorza Strzelewicza. Zdobywany dzięki koneksjom z kierownikami domów towarowych, stereofoniczny radiodbiornik ze wzmacniaczem „Amator” miał podświetlaną na zielono skalę i intuicyjny „interface” – wszystko było w nim na swoim miejscu: brak ozdób, brak prób uwodzenia użytkownika skomplikowaną formą. „Niech uwodzi Cię muzyka, najlepiej ta z Programu III Polskiego Radia” – zdawał się mówić przekaz projektanta. Dieter Rams

⁷ Zob. A. Szydłowska, M. Misiak, *Paneuropa, Kometa...*, ss. 137–141.

by się tu nie skrzywił, jestem pewien. Równie udany, jeszcze czystszy w formie, minimalistyczny, geometryczny i przez to ponadczasowy był radiomagnetofon przenośny „RM 590”, produkowany przez firmę Eltra. Oba te urządzenia nie naśladowały zagranicznych rozwiązań. Ich minimalistyczna forma wynikała z przemyśleń autorów i była odpowiedzią na rodzące się i nabierające świadomości społeczeństwo konsumpcyjne epoki gierkowskiej⁸.

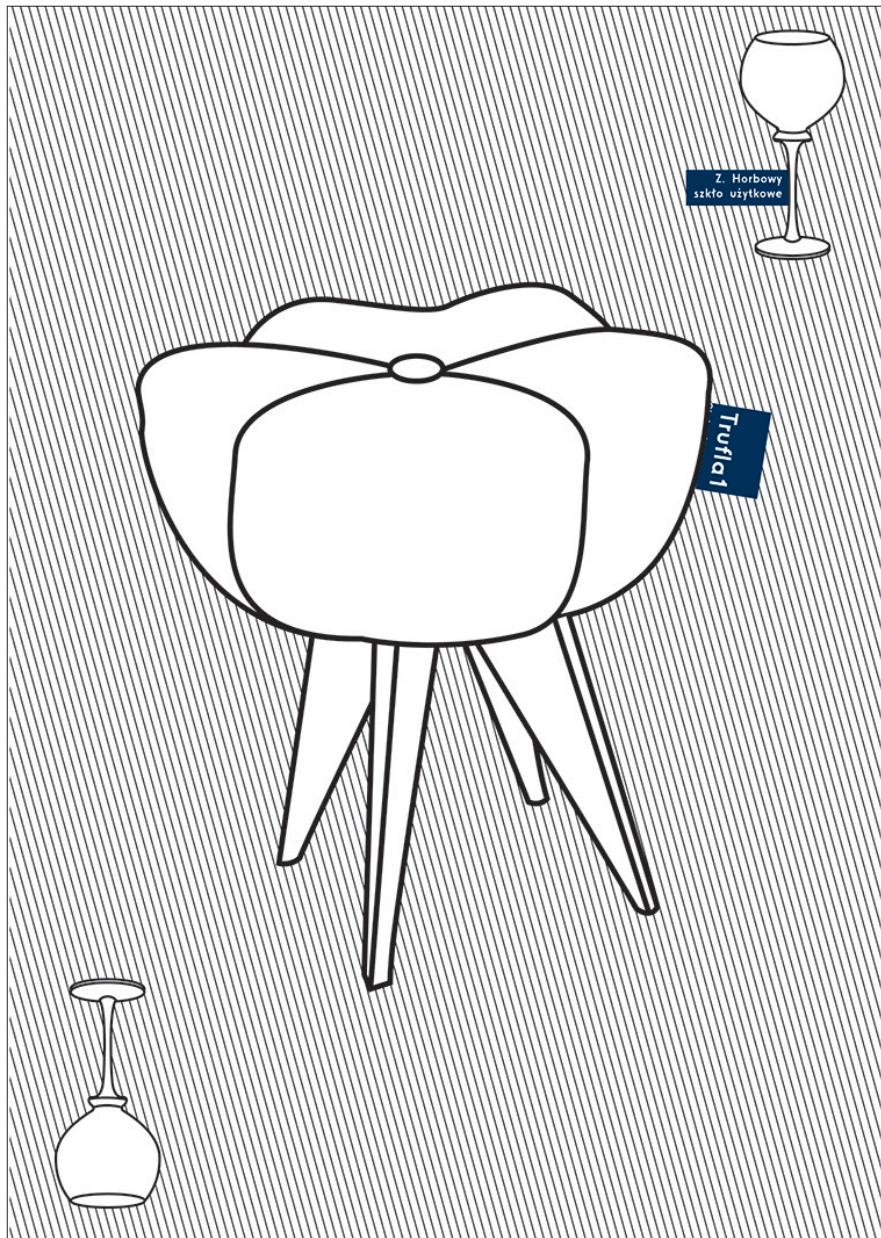
W grudniu 2015 r. we wrocławskiej galerii BWA Design odbyło się spotkanie z Marianem Misiakiem i Kaliną Zatorską (Fundacja 102), autorami książki *Zwiedzajcie Piastowski Wrocław*, będącej dokumentacją dorobku wrocławskiego projektanta, Tadeusza Ciałowicza, wraz z autorskimi komentarzami. Współcześnie trochę zapomniany, projektant ten ważny był nie tylko dla Wrocławia i wrocławian. Tworzył znaki graficzne (tej samej miary i klasy, co znany szerzej Karol Śliwka), specjalizował się w projektach wystawienniczych, projektował meble (np. niezwykle udany, efektowny taboret „Trufel”)⁹. Ciałowicz jawi się jako projektant totalny.

Podczas wspomnianego spotkania dyskutowano o czasach Ciałowicza, latach 60. i 70. Właśnie w tamtych czasach powstało najwięcej jego projektów. Jedna z uczestniczek dyskusji zaperzyła się, kiedy Ciałowicza określono jako zapomnianego już projektanta. Dowodziła, że w latach 70. każdy zaprojektowany przez niego sklep był we Wrocławiu wydarzeniem. Sklepy z malowidłami ściennymi i projektami wystawienniczymi Ciałowicza zwiedzano niczym galerie sztuki. Tak zwana inteligencja żywo interesowała się kulturą wizualną miasta i wzornictwem użytkowym. Każda nowa realizacja Zbigniewa Horbowego (którego specjalność to szkło artystyczne i użytkowe) była sensacją; zaprojektowane przez niego kieliszki i wazony zniknęły ze sklepów – nie dlatego, że nie było niczego innego, ale dlatego, że uwodziły formą i jakością. „Chały nie było!” – podsumowała.

Postać Tadeusza Ciałowicza zasługuje na osobny tekst, a *Zwiedzajcie Piastowski Wrocław* jest pozycją, którą powinien zainteresować się każdy badacz kultury wizualnej i designu. Tadeusz Ciałowicz został przypomniany i uhonorowany znakomicie zredagowaną oraz zilustrowaną przykładami książką. Nie wiadomo jednak, ilu jeszcze, równie utalentowanych projektantów tamtych czasów, czeka na odkrycie.

⁸ Więcej o designie sprzętu stereo można dowiedzieć się z opublikowanej niedawno rozmowy Józefa A. Mrozka z Grzegorzem Strzelewiczem, zob. *Projektowanie w trudnych czasach*, „2+3 D”, 59/2016 [zob. także artykuły A. Magi i W. Wybieralskiego w niniejszym tomie – przyp. red.].

⁹ Zob. K. Zatorska, M. Misiak, *Zwiedzajcie Piastowski Wrocław*, Fundacja 102, Wrocław 2015.



Fot. 3

W czasach PRL-u, szarych i przeważnie bardzo ponurych, praktykowano czasem bardzo dobre zwyczaje łączenia przemysłu (różnego rodzaju) i sztuk projektowych. W wielu zakładach produkcyjnych etat znajdowali wykształceni na ASP artyści i projektanci. Odpowiadali oni za materiały promocyjne, za realizacje z zakresu wzornictwa przemysłowego (vide Andrzej Pawłowski). Do dziś mam kalendarze z lokomotywami, które tata malował ecolinami, odrysowywał rapidografami sprowadzonymi ze Szwajcarii i rozplanowywał typografię kalendarium, kopiując pod powiększalnikiem tablice liternicze marki Letraset. Kalendarze zamawiała co roku, przez wiele lat, raciborska wytwórnia obrabiarek RAFAMET. Pamiętam, że klient preferował elektrowozy i sam dostarczał, normalnie nie do zdobycia, zdjęcia zagranicznych lokomotyw i pociągów.

Nie ma dobrych projektantów bez dobrego szkolnictwa w tym zakresie. Praktycznie do końca lat 90. cały ciężar nauczania w zakresie projektowania graficznego i wzorniczego spoczywał na Akademiach Sztuk Pięknych. Pierwszy wydział poświęcony designowi powstał w Krakowie w 1964 roku. Wkrótce jednak zaczęto tworzyć podobne wydziały. Projektowania graficznego nauczano też w pracowniach i Katedrach Wydziałów Grafiki poszczególnych Akademii oraz w Instytutach Sztuki na niektórych uniwersytetach (np. na Uniwersytecie Śląskim w Katowicach, w Instytucie Sztuki w Cieszynie).

O ile kształcenie projektantów wzornictwa przemysłowego oparte było na synergii różnych dziedzin (ergonomii, materiałoznawstwa, kształcenia ogólnoplastycznego, historii sztuki), o tyle kształcenie grafików projektantów opierało się przeważnie na intuicji, wrażeniach i koncentracji prawie wyłącznie na warsztacie, na formie.

Słynne pracownie plakatu skupiały utalentowanych twórców i nierzadko dawały Polsce i Światu znakomitych plakacistów. Ale czy kształciły w zakresie projektowania graficznego rozumianego jak najszerzej? Raczej nie¹⁰. Były to pracownie plakatu w sensie ścisłym. Polski plakat święcił triumfy, uwodził publikę krajową i zagraniczną – i bardzo dobrze. Projektowanie graficzne to jednak nie tylko plakat!

Na szczęście istniały ośrodki, w których komunikację wizualną pojmowano jako dziedzinę integrującą różne obszary wiedzy i umiejętności. Uczono, jak projektować książkę, gazetę, logo, systemy znaków. Badano czytelność komunikatów wizualnych, wysyłano wykładowców i studentów na zagraniczne stypendia. Jednym takich ośrodków była Katedra

¹⁰ Zob. M. Wicha, *Jak przestałem kochać design*, Karakter, Kraków 2015, ss. 90–91.

Komunikacji Wizualnej Wydziału Form Przemysłowych ASP w Krakowie. Prowadził ją przez wiele lat prof. Ryszard Otręba (którego byłem studentem). Wielu ekspertów uważa, że krakowska Katedra Komunikacji Wizualnej należała w latach 60., 70. i 80. do najlepszych ośrodków kształcących designerów graficznych¹¹.

Jednym z tych ekspertów jest Krzysztof Lenk, który sam w latach 70. prowadził autorską pracownię projektowania graficznego w PWSSP w Łodzi. Pracownia ta specjalizowała się w kształceniu w zakresie projektowania periodyków¹². Lenk precyzyjnie przygotowywał ćwiczenia, dbając o to, by studenci nauczyli się rozwiązywać problemy projektowe, z którymi przyjdzie im zetknąć się w przyszłości przy okazji prawdziwych zleceń. Studenci uczyli się, jak logicznie łączyć tekst z obrazem, jak panować nad złożoną strukturą tekstową, jak prowadzić czytelnika przez poszczególne działy i sekcje czasopisma.

Postawa Krzysztofa Lenka wynikała z krytycznej i analitycznej oceny poziomu kształcenia w zakresie projektowania graficznego (jako student katowickiej Filii ASP w Krakowie Lenk zetknął się z prymatem plakatu nad innymi formami komunikacji wizualnej). Już wtedy był on praktykiem grafiki wydawniczej, pracując najpierw dla prasy francuskiej, a potem w redakcji magazynu „Perspektywy” i zajmując się layoutem. Można powiedzieć, że Krzysztof Lenk już w latach 70. wyznaczył standard prowadzenia zajęć z zakresu projektowania graficznego.

Dzisiejsze Katedry i Zakłady Projektowania Graficznego i Komunikacji Wizualnej na ASP i uniwersytetach, chcąc utrzymać wysoki poziom nauczania i skutecznie przekazać wiedzę i prawdę o zawodzie projektanta grafika, powinny obrać drogę wytyczoną przez takich pedagogów projektowania, jak Krzysztof Lenk i Ryszard Otręba.

Lata 70. i design w Polsce: z jednej strony czasy szare, momentami ponure. Z drugiej zaś unikalny krój oznaczeń drogowych, wspaniałe szybowce, światowy rozmach lotowskiej *corporate identity*, nowoczesne myślenie o nauczaniu projektowania graficznego.

Czy można jednoznacznie stwierdzić, że polski design rozwijał się doskonale i dynamicznie w siódmej dekadzie XX w.? Oczywiście, że nie. Dobre, wymienione i niewymienione w tym tekście przykłady mieszały się z przykładami partactwa i nieudolności. Istotne jest jednak, że nie była

¹¹ Zob. K. Lenk, *Krótkie teksty o sztuce projektowania, słowo/obraz terytoria*, Gdańsk 2009, s. 94.

¹² Zob. E. Satalecka, *Konceptualiści ze 109*, „2+3 D” 50/2015, s. 34.

to dekada stracona, że mimo trudności dobre projekty powstawały. Że mimo niepełnego otwarcia na obecne na Zachodzie idee i prądy związane z designem (epoka Gierka nie była przecież tak klaustrofobiczna, jak np. czasy Gomułki czy pierwsze lata Jaruzelskiego) niektóre polskie projekty dotrzymywały kroku tym zagranicznym.

Działo się tak dlatego, że Instytut Wzornictwa Przemysłowego starał się pilnować, by nie każdy mógł projektować. I dlatego, że istniały, zapoczątkowane jeszcze przed wojną, tradycje edukacyjne – siedziba Wydziału Form Przemysłowych krakowskiej ASP mieściła się (i mieści do dziś) w budynku, w którym działały uznawane za kolebkę polskiego wzornictwa Warsztaty Krakowskie. *Genius loci* oraz świadomość, że wysoka jakość estetyczna i funkcjonalna przedmiotów codziennego użytku jest bardzo ważna, miały pozytywne skutki. Jeszcze raz trzeba w tym miejscu przywołać postać prof. Andrzeja Pawłowskiego, założyciela krakowskich „Form” (1963), który wraz ze swoim zespołem wychowywał projektantów i starał się wychowywać (choćby przez swoje teksty) świadomych odbiorców dobrego designu. W ogóle Pawłowski zasługuje na odrębny, obszerny, bogato ilustrowany i zaopatrzone w cytaty i przypisy artykuł.

Wielość ograniczeń, świeżość spojrzenia, entuzjazm i optymizm – dzięki tym czynnikom design w latach 70. w Polsce mógł się rozwijać. Nie, chały nie było!

Literatura

- Lenk K., *Krótkie teksty o sztuce projektowania, słowo/obraz terytoria*, Gdańsk 2009.
Projektowanie w trudnych czasach, „2+3 D” 59/2016.
Satalecka E., *Konceptualiści ze 109*, „2+3 D” 50/2015.
Sudijc D., *Język rzeczy, Karakter*, Kraków 2013.
Szydłowska A., Misiak M., *Paneuropa, Kometa, Hel. Szkice z historii projektowania liter w Polsce*, Karakter, Kraków 2015.
Wicha M., *Jak przestałem kochać design*, Karakter, Kraków 2015.
Zatorska Z., Misiak M., *Zwiedzajcie Piastowski Wrocław*, Fundacja 102, Wrocław 2015.
<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2006/126/Okarmus-Wladyslaw> [marzec 2016].