

КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ «ПРОМИСЛОВИЙ ДИЗАЙН» В НАУ

У статті викладено чотири основні принципи, виконання яких необхідне для перебудови спеціалізації «Дизайн інтер'єру» і «Промисловий дизайн» у Національному авіаційному університеті. Основний орієнтир – авіація, аеропорти; інтер'єри, об'єкти промислового дизайну, пов'язані зі світом авіації.

Ключові слова: дизайн інтер'єру, промисловий дизайн, об'єкти промислового дизайну.

Постановка проблеми. Не дивлячись на відому Постанову від 20 січня 1997 р. № 37 «Про першочергові заходи щодо розвитку національної системи дизайну й ергономіки й впровадження їх досягнень в промисловому комплексі, об'єктах житлової, виробничої й соціально-культурної сфер», промисловий дизайн в Україні порівняно з дизайном інтер'єру або графічним дизайном розвивається недостатніми темпами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Безперечним лідером з підготовки фахівців промислового дизайну в Україні є Харківська державна академія дизайну та мистецтв, про що свідчать численні публікації у «Віснику ХДАДМ».

Виділення невіршених частин загальної проблеми, яким присвячується дана стаття. Масовий характер навчання промисловому дизайну у радянському і пострадянському просторі був відсутній. Набір студентів був невеликий, найчастіше не більше 25 осіб у ВНЗ (наприклад, ХДАДМ, 1997).

Проблеми суспільства негативно вплинули на розвиток спеціалізації. Років десять тому студенти зі спеціалізації «Промисловий дизайн» вирушали вчитися на актуальніший тоді «Графічний дизайн».


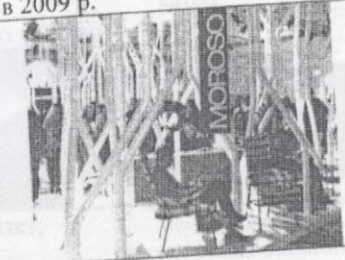

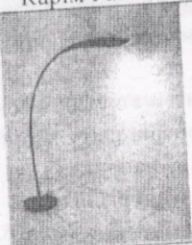





Практично сучасні персоналізовані підручники на території колишнього СРСР з загальних концепцій промислового дизайну відсутні. У підручниках Даніленко Ст є важлива інформація з промислового дизайну, але її недостатньо. Ця інформація читається як концепція існуючої школи з промислового дизайну ХДАДМ.

Мета статті: створення концепції розвитку спеціалізації «Промисловий дизайн» з орієнтиром на розвиток її у Національному авіаційному університеті (НАУ).

Виклад основного матеріалу дослідження. Базисом знань промислового дизайну у студентів НАУ є блоки традиційних дисциплін, таких як «Нарисна геометрія» й «Основи проектної графіки», «Композиція», «Ергономіка», «Історія дизайну і архітектури» і т.д. Чотири роки на кафедрі

комп'ютерних технологій дизайну (КТД) НАУ розвивається спеціалізація «Дизайн інтер'єру». Відповідно студенти знають роботу відомих посередницьких фірм і фабрик з виготовлення меблів, світильників тощо, пов'язаних з дизайном інтер'єру; концепції відомих дизайнерів, архітекторів і їх роботи; пропедвтику як базис формоутворення окремих об'єктів і їх композицій (приклади наведені в таблиці 1). Це загальна тенденція в навчанні на кафедрах промислового дизайну в Мілані (Політехніка, Домус) при спеціалізації «Промисловий дизайн». Тобто існування спеціалізації «Дизайн інтер'єру» викликає до життя промисловий дизайн, пов'язаний з інтер'єром.

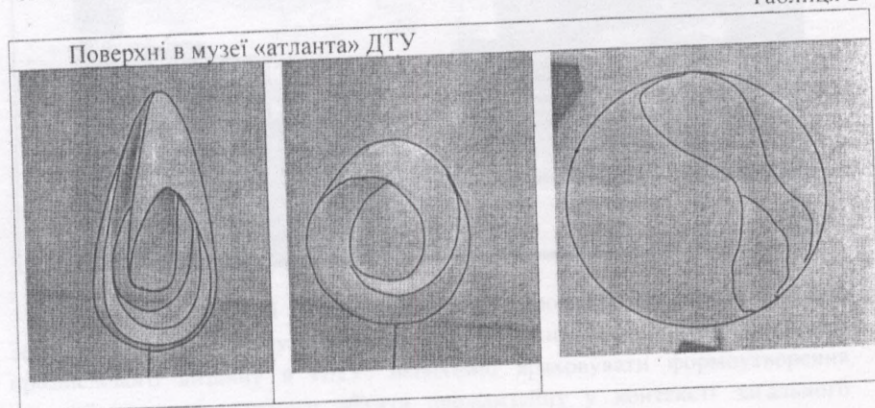
Таблиця 1

Відомі посередники з дизайну світильників і меблів на Міланській виставці в Ро в 2009 р.			
			
фірма з дизайну світильників «Артеміда»	фірма з дизайну меблів «Моросо»		
Роботи відомих дизайнерів, що представили свої роботи на Євролоче в квітні 2009 р.			
Патріція Уркуїола	Карім Рашид	Заха Хадід	
			
Формоутворення окремих об'єктів і їх композицій на базі конічної поверхні на Міланській виставці в Ро 2009 р.			
			

В Україні раніше всіх інших ВНЗ промисловий дизайн почав вивчатися в ХДАДМ. З першого курсу студенти вивчають формоутворення та інші дисципліни в орієнтірі на загальні тенденції.

До існуючих двох тенденцій у всесвітньому навчанні промислового дизайну (певній спеціалізації та загальній спрямованості) можна додати третю: математичне моделювання. Так, наприклад, можна визначити виставку як результат навчання в музеї «атланта» технічного університету Дрезденського (ДТУ). У таблиці 2 представлені моделі поверхонь у музеї «атланта», які при відповідному оформленні легко представити у вигляді світильників.

Таблиця 2



Який з трьох напрямів остаточно сформується в НАУ – невідомо, але на поточному етапі існує тенденція розвивати всі три напрями. Розвитку останнього напрямку можуть сприяти роботи професорів кафедри КТД Сазонова К.О. і Плоского В.О.

На салоні – сателіті в Ро у 2009 році були представлені деякі «динамічні» моделі молодих дизайнерів світу. До найпростіших можна віднести моделі з елементарними рухами, наприклад, крісел-гойдалок з освітленням (таблиця 3), не менше 5 велосипедів різних варіацій (один у вигляді столу-тренажера), єдиний макет катера та жодного макету або предмету, пов'язаного з авіацією.

Прагнення займатися дизайном автомобілів характеризує частину студентів. Італійський студент Серафіні Л., що вчиться у Пармському університеті на факультеті промислового дизайну, ставши автором для відомого автовиробника Ламборджіні спорткара Емболодо, що має екстремальний вигляд. Спорткар можна охарактеризувати динамічним дизайном, гострими та чіткими лініями. На суднобудівних спеціальностях у

Проблеми розвитку міського середовища. Вип. 2. 2009.

вісімдесятих роках ХХ ст. була спроба навчання архітектурі судів і художньому конструюванню.

Таблиця 3



У Московському авіаційному інституті (МАІ) також вивчають дизайн інтер'єру. Дизайн інтер'єрів і промисловий дизайн – невід'ємна складова проектування в авіаційній техніці й аеропортах. Промислового дизайну об'єктів проектування, пов'язаних з авіацією, у ВНЗ зазвичай не приділяється досить уваги.

Відомі архітектори світу працюють над проектами інтер'єрів аеропортів, об'єктами промислового дизайну. У таблиці 4 наведено приклади проекту Фостера Н.

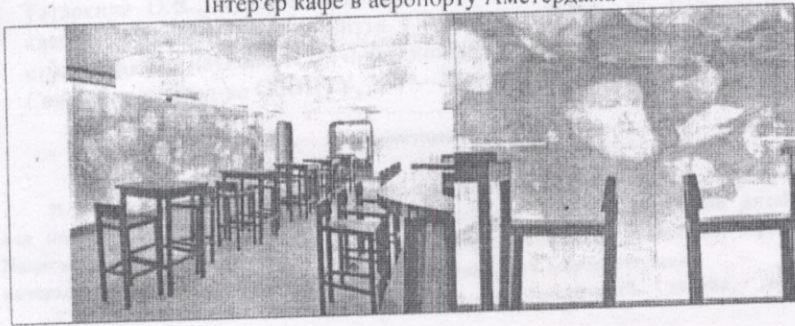
Таблиця 4



Провівши візуальний аналіз інтер'єрів аеровокзалів, наочного світу, що їх створює, можна відзначити декілька основних принципів. Аеропорт може бути національною гордістю або брендом регіону. Наведений у таблиці 5 інтер'єр кафе в аеропорту Амстердама не дозволить відвідувачеві забути, у якій країні він знаходиться; як голландці гордяться своїм минулим. Рационально більше уваги приділити вивченню історії мистецтв України.

Таблиця 5

Інтер'єр кафе в аеропорту Амстердама



Наведене у таблиці 6 формування аеропорту Велінгтон у Новій Зеландії дозволяє сформулювати наступний принцип для навчання основам промислового дизайну в НАУ: необхідно враховувати формування окремої поверхні окремого об'єкта промдизайну у контексті загального проектування аеропорту. Відповідно, з першого курсу треба виділити частини тем на заняттях з композиції та нарисної геометрії.

Таблиця 6

Аеропорт Велінгтон в Новій Зеландії



Принцип третій: акцентування на проектування окремого об'єкта із заданої тематики наочного світу аеропортів. Необхідно приділяти цьому увагу упродовж усіх років навчання і особливої уваги в дисципліні «Основи промислового дизайну». На третьому курсі при вивченні цієї дисципліни відповідно до навчальної програми студенти вивчатимуть основи проектування об'єктів, у тому числі пов'язаних з авіацією й аеропортами. Плановані дипломні роботи бакалаврів, спеціалістів і магістрів також будуть пов'язані зі світом, що обслуговує авіацію. У таблиці 7 наведені елементи об'єктів промислового дизайну, пов'язаного з авіацією.

Таблиця 7

Легкий авіомобіль ІКОН5	Літак - позашляховик	

Ці елементи закликають до того, що переглядається концепція вивчення принципів основ теоретичної та будівельної механіки у дисципліні «Основи промислового дизайну». Таким чином, виявляється принцип четвертий – більший акцент на принципи міцності, надійності, стійкості.

Висновки: Запропоновані вище чотири принципи є необхідними при переорієнтації вивчення промислового дизайну із загального напрямку на дизайн, пов'язаний з авіаційною промисловістю й обслуговуванням аеропортів.

Перспективи дослідження. Завдання, що стоять перед проектантом наочного світу літаків і аеропортів, – найрізноманітніші. Ці завдання не систематизовані. Багато які остаточно не вирішені. Можна навести приклад поганого трасування аеропорту в Парижі «Шарль де Голь», недостатньо комфортні крісла пасажирів у літаках тощо.

Тому на кафедрі КТД розпочато наукову роботу співробітниками кафедри з наступних напрямів: «Матеріали, що рекомендуються до вживання у промисловому дизайні аеропортів» (асистент Карпеченко Ю.), «Дизайнерське вирішення освітлення аеропортів» (інженер Гнатенко О.), «Трансформовані об'єкти у промисловому дизайні, пов'язаному з авіацією і її обслуговуванням» (доцент Русаків І.). У початках дисертаційних дослідженнях орієнтація на спеціальність 05.01.03 «Технічна естетика», що

дає широкий простір для дизайнерської творчості, починаючи від мистецтвознавчих завдань і завершуючи геометричним моделюванням.

Список використаних джерел

1. Даніленко В.Я. Дизайн. Підручник. – Харків: ХДАДМ, 2004. – 320 с.
2. Le Auto- сайт про автомобілі. Унікальний Lamborghini Embolado - <http://leauto.ru/> - 30 листопада, 2007
3. Татаркина О.В., Курдюмов Н.Н. Создание інтер'єру авто-лайнера вір-класа. Графіка ХХІ століття. Тези доповідей Х Всеукраїнській студентській науково-технічній конференції, 2-5 жовтня 2007. - Севастополь: Вид-во СЕВНТУ, 2007. - С. 208-210.

Аннотація

В статтю изложены четыре основных принципа, выполнение которых необходимо для перестройки специализаций «Дизайн интерьера» и «Промышленный дизайн» в Национальном авиационном университете. Основной ориентир – авиация, аэропорты; интерьеры, объекты промышленного дизайна, связанные с миром авиации.

Ключевые слова: дизайн интерьера, промышленный дизайн, объекты промышленного дизайна.

Annotation

In the article expounded four osnovnikh principle, implementation of which is needed for alteration of specializations «Design of interior» and «Industrial design» in the National aviation university. Basic orientir is an aviation, air-ports; interiors, objects of industrial design, related to the world of aviation.

Keywords: design of interior, industrial design, objects of industrial design.

ЕВОЛЮЦІЯ ТА МОРФОЛОГІЯ ІНТЕР'ЄРІВ АЕРОВОКЗАЛІВ У ПРОЦЕСІ РОЗВИТКУ

У статті розглядається еволюція зовнішніх форм і дизайну інтер'єрів аеровокзалів залежно від періоду їхнього будівництва, трансформація архітектурно-планувального рішення, розмірів і конструкцій.

Ключові слова: дизайн, інтер'єр, аеропорт, аеровокзал.

Постановка проблеми. Виявити зміну архітектурних форм, конструктивних елементів, матеріалів, засобів дизайну інтер'єрів аеровокзалів протягом усього періоду будівництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Історія будівництва аеровокзалів дуже широко представлена як у вітчизняній, так і в закордонній літературі. Існує велика кількість наукових праць і статей, в яких досліджені та висвітлені питання розвитку аеровокзалів, проте, на жаль, вони недостатньо висвітлюють проблеми організації внутрішнього середовища аеровокзалів і специфіку дизайну інтер'єрів цього виду громадських споруд.

Білеуш А.І., Белінський І.А., Блохін В.І., Ципріанович І.А. розглядають аеродроми цивільної авіації [1]; Закревський А.І., Золотоперий В.М. дають методичні рекомендації з експлуатації аеропортів [2]; Комський М.В. та Іванова В.М. досліджували проектування аеропортів у контексті загальної інфраструктури – у взаємозв'язку та взаємозалежності з її елементами [6]; архітектурі бізнес-центрів у системі аеропорту (на прикладах об'єктів цивільної авіації України) присвячені праці Семікіної О.В. [11]; Парфенової К.А. – формуванню архітектурно-просторових рішень світових аеровокзалів під час реконструкції [8]; Попова Ю. зосереджувалась на архітектурних конструкціях [9]. Окремі питання дизайну інтер'єрів аеровокзалів висвітлені у статтях Лепорк А. та Карпова Д. [7,5].

Мета даної статті полягає у виявленні змін засобів формоутворення та дизайну інтер'єрів аеровокзалів у різні періоди.

Основна частина.

Історія будівництва аеропортів почалася ще перед Першою Світовою війною. Архітектура та зовнішній вигляд аеровокзалів розвивались поступово і залежали від економічних, політичних, соціальних та інших чинників. Спочатку аеровокзал розглядався виключно як транспортна споруда, поступово його архітектура ставала все більш подібною до інших типів громадських споруд. Розвиток аеропортів та розміри аеровокзалів комплексів залежали, крім того, від технічного прогресу в авіації. Поступово

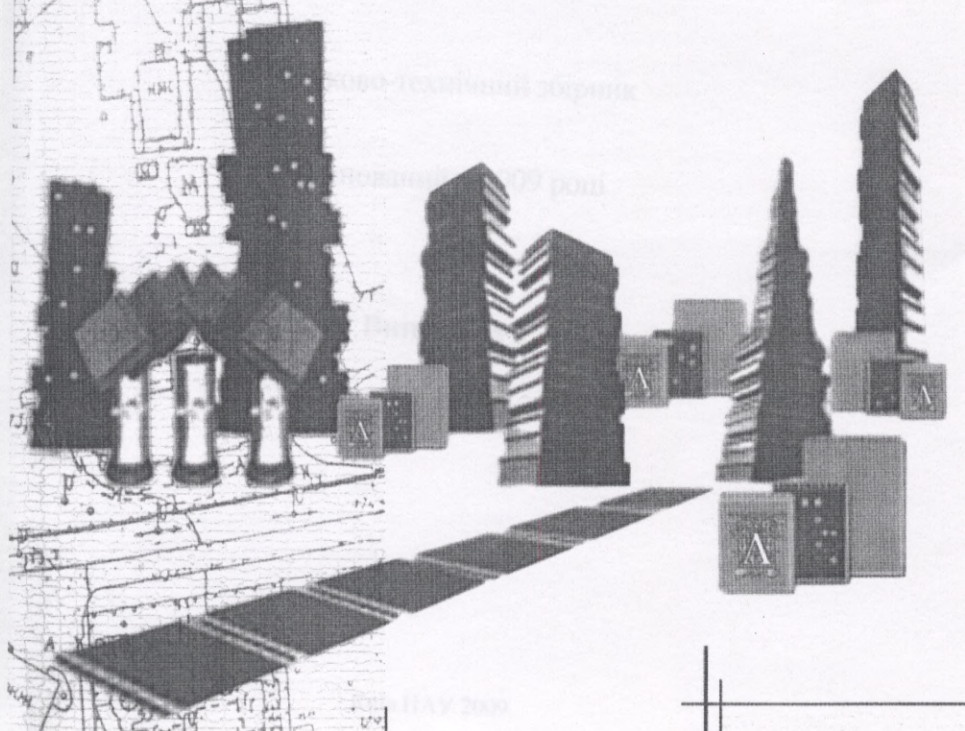


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І
НАУКИ УКРАЇНИ

№2

НАЦІОНАЛЬНИЙ
АВІАЦІЙНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА



КИЇВ 2009

Проблеми розвитку міського середовища: Наук.-техн. збірник / - К., НАУ, 2009. - Вип. 2. - 195 с. Українською та російською мовами.

У збірнику висвітлюються проблеми теорії та практики архітектури, містобудування, територіального планування, будівництва.

Проблемы развития городской среды: Научно-технический сборник / - К., НАУ, 2009. - Вып. 2. - 195 с. На украинском и русском языках

В сборнике освещены проблемы теории и практики архитектуры, градостроительства, территориального планирования, строительства.

Головний редактор - Омеляненко М.В., доктор технічних наук
 відповідальний секретар - Степанчук О.В., кандидат технічних наук
 члени редколегії: Бевз М.В., доктор архітектури

Білоконь Ю.М., доктор архітектури

Верюжський Ю.В., доктор технічних наук

Габрель М.М., доктор технічних наук

Дьомін М.М., доктор архітектури

Єжов В.І., доктор архітектури

Клюшниченко Є.С., доктор технічних наук

Ковальов Ю.М., доктор технічних наук

Ковальський Л.М., доктор архітектури

Кузнєцова І.О., доктор мистецтвознавства

Мироненко В.П., доктор архітектури

Панченко Т.Ф., доктор архітектури

Проскураков В.І., доктор архітектури

Слепцов О.С., доктор архітектури

Тімохін В.О., доктор архітектури

Уреньов В.П., доктор архітектури

Штолько В.Г., доктор архітектури

Рекомендовано до видання вченою радою Національного авіаційного університету, протокол № 10 від 23 грудня 2009 року.

ПРОБЛЕМИ БУДІВНИЦТВА БАГАТОПОВЕРХОВИХ БУДИНКІВ НА ТЕРИТОРІЯХ, НАБЛИЖЕНИХ ДО АЕРОПОРТІВ

Розглядається проблема підвищення поверховості житлових і громадських будівель і споруд на новому етапі розвитку будівництва в Україні. Проаналізовані результати наукових досліджень, проведених в інститутах, і натурних спостережень у процесі будівництва висотних будинків для попередніх висновків щодо територій, наближених до аеропортів.

Ключові слова: багатоповерхові будівлі, території, наближені до аеропортів.

Постановка проблеми. В Україні різко активізувалась ділова діяльність, збільшилися потреби на будівництво житлових будинків, адміністративних, управлінських, готельно-офісних, виставкових та інших об'єктів громадського призначення. Ці тенденції перш за все проявилися у найбільш економічно та соціально привабливих містах України.

У зв'язку з гострою нестачею вільних під забудову земельних ділянок задоволення функціонального й інвестиційного попиту у нових площах здійснюється шляхом пошуку територій навіть у зонах, наближених до аеропортів, з одного боку, а з іншого - розміщення на них висотних будівель і споруд житлового та громадського призначення.

Кожний з періодів архітектури у світі народжував свої фантастичні проекти багатоповерхових споруд. Наскільки вони могли бути реалізовані, залежало від розвитку техніки будівництва. Сьогодні архітектори вступили у таку фазу, коли все можливо. Утопічної архітектури вже немає. При достатньому фінансуванні за допомогою сучасних технологій можливо не тільки запроєкувати все, що завгодно, а й реалізувати ці проекти. У цьому принципова відмінність сучасного зодчества навіть від архітектури 80-х - початку 90-х років ХХ ст. Реалізація сучасних ідей проводиться в основному у висотному будівництві.

Зараз висотне будівництво у світі переживає надзвичайне піднесення. Зусилля архітекторів та інженерів впроваджуються у небачених раніше формах хмарочосів з небувалим рівнем комфорту та безпеки, а також економічним використанням їх енергетичних ресурсів. Треба зазначити, що хмарочосом можна називати будівлю висотою більше 25 поверхів. Таких будівель у країнах світу дуже багато. У Гонконзі їх більше за все - 3500, у Нью-Йорку - 1000, у Токіо - більше 500, у Шанхаї та Банкоку - по 400, у Сеулі, Сінгапурі та Чикаго - по 300. Без будівництва висотних будівель не можливо уявити розвиток мегаполісів світу. Великі корпорації

- Ковальов Ю.М.
ІНТУЇТИВНІ СИСТЕМИ ВІДОБРАЖЕННЯ ІНФОРМАЦІЇ У АВІАЦІЇ:
ПРОЕКТУВАННЯ І ПІДГОТОВКА ОПЕРАТОРІВ 95
- Ковтун К.А.
ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ САДОВО-ПАРКОВИХ ОБ'ЄКТІВ 104
- Колодрубська О.І.
РОЗВИТОК АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА ПРИМІСЬКИХ
ТЕРИТОРІЙ 114
- Кузнецова І.О.
♦ КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ «ПРОМИСЛОВИЙ ДИЗАЙН»
В НАУ 120
- Олійник О.П., Пилева В.А.
♦ ЕВОЛЮЦІЯ ТА МОРФОЛОГІЯ ІНТЕР'ЄСІВ АЕРОВОЇЗІВ У ПРОЦЕСІ
РОЗВИТКУ 127
- Омельяненко М.В.
КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ НОРМАТИВНОЇ БАЗИ
ПРОЕКТУВАННЯ ТА БУДІВНИЦТВА АЕРОПОРТІВ У СУЧАСНИХ
УМОВАХ 141
- Семироз Н.Г.
ТИПИ СПОРУД АЕРОПОРТІВ 153
- Трошкіна О.А.
СЕМАНТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ АРХІТЕКТУРИ АЕРОПОРТІВ ЯК
ОБ'ЄКТІВ ПРЕДСТАВНИЦТВА 157
- Устінова І.І.
ТЕРИТОРІАЛЬНЕ ПЛАНУВАННЯ У КОНТЕКСТІ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ
СТАЛОГО РОЗВИТКУ 165
- Чечельницький С.Г., Фоменко О.А.
ВИДЕОЕКОЛОГІЯ И СТРЕССОВАЯ СРЕДА АЭРОПОРТА 173
- Юрчишин О.М.
ОСОБЛИВОСТІ ПРОЕКТУВАННЯ ДИТЯЧИХ ДОШКІЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ
НАДМАЛОЇ МІСТКОСТІ З УРАХУВАННЯМ ЕКОЛОГІЧНО
НЕСПРИЯТЛИВИХ УМОВ 185

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Науково-технічний збірник

Випуск 2

Має свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації в
Державному комітеті інформаційної політики України (серія КВ №15107-3679Р від 01 квітня
2009 року).

Адреса редколегії: м. Київ, проспект космонавта Комарова, 1, корпус №4, кімната 207.
Тел.: 406-73-93.

Підписано до друку 23.12.2009 р. Формат 60x84/16
Обл.-вид. арк. 12,3. Тираж 150. Зам. № 215
Фірма «ДМП Полімед»