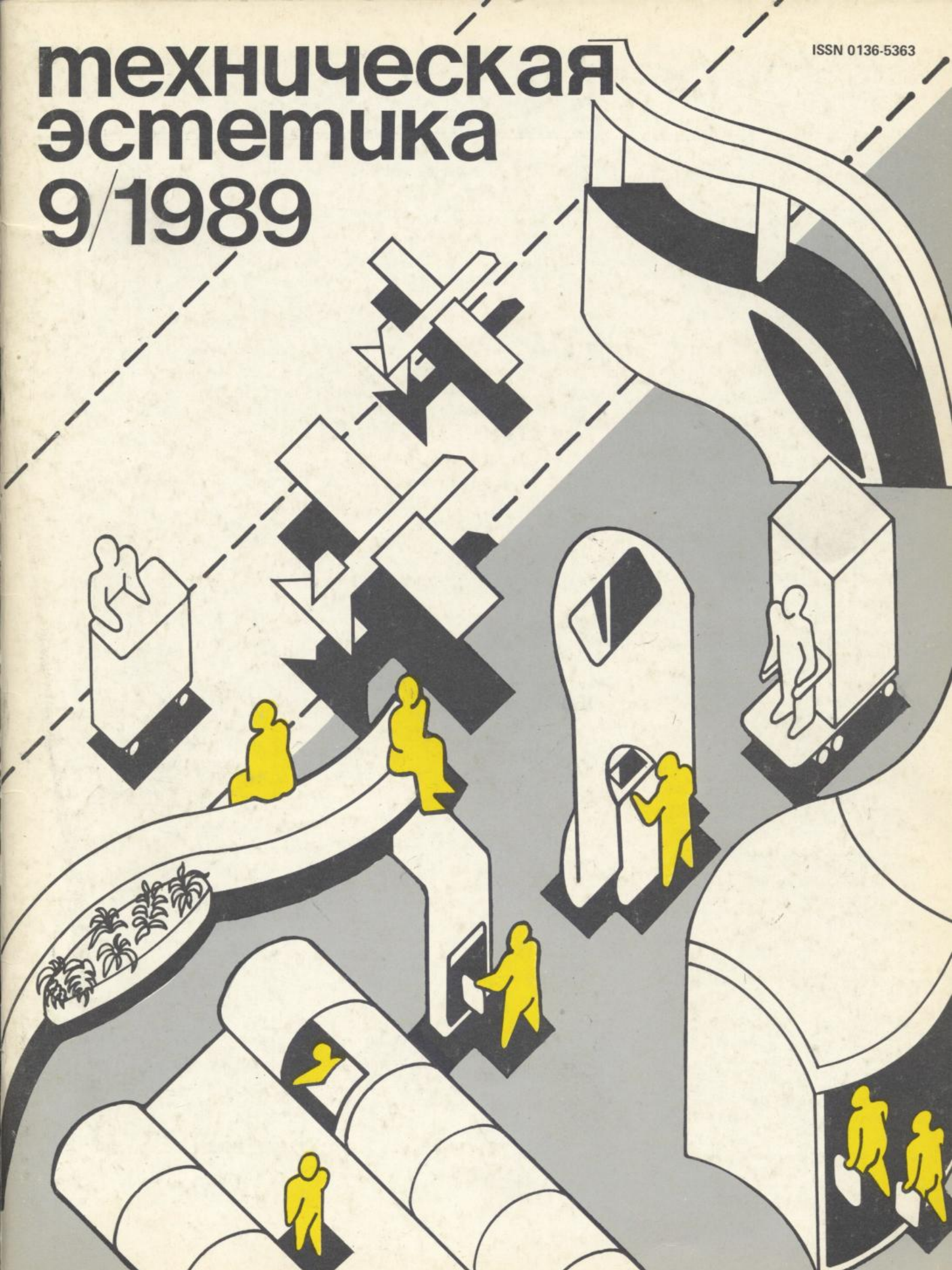


техническая эстетика

9/1989

ISSN 0136-5363



Ежемесячный
теоретический, научно-практический и
методический иллюстрированный журнал
Государственного комитета СССР
по науке и технике

Издается с января 1964 года

техническая эстетика 9/1989

Главный редактор
СОЛОВЬЕВ Ю. Б.

Члены редакционной коллегии

БЫКОВ В. Н.
ЗИНЧЕНКО В. П.
КВАСОВ А. С.
КУЗЬМИЧЕВ Л. А.
МУНИПОВ В. М.
РЯБУШИН А. В.
СИЛЬВЕСТРОВА С. А.
(зам. главного редактора)

СТЕПАНОВ Г. П.
ФЕДОРОВ В. К.
ХАН-МАГОМЕДОВ С. О.
ЧАЯНОВ Р. А.
ЧЕРНЕВИЧ Е. В.
ШАТАЛИН С. С.
ШУБА Н. А.
(ответственный секретарь)

Разделы ведут

АЗРИКАН Д. А.
АРОНОВ В. Р.
ДИЖУР А. Л.
ПЕЧКОВА Т. А.
ПУЗАНОВ В. И.
СЕМЕНОВ Ю. К.
СИДОРЕНКО В. Ф.
ФЕДОРОВ В. К.
ЧАЙНОВА Л. Д.
ЩАРЕНСКИЙ В. М.

Редакция

Редакторы
ВЛАДЫЧИНА Е. Г.
ПАНОВА Э. А.
Художественный редактор
САПОЖНИКОВА М. Г.
Технический редактор
ЗЕЛЬМАНОВИЧ Б. М.
Корректор
БРЫЗГУНОВА Г. М.

Москва, Всесоюзный
научно-исследовательский институт
технической эстетики
Государственного комитета СССР
по науке и технике

В номере:

ПРОЕКТЫ, ИЗДЕЛИЯ

1 БЕККЕР Г. П., МОЛЧАНОВ А. Н.,
ИЛЬИН С. Н., ПУЗАНОВ В. И.
Дизайн-программа «Аэровокзал»: кон-
цепция и предложения

ДИАЛОГИ

6 Авиасервис — взгляд снаружи и изнутри

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ

10 Авиапутешествие начинается на земле

14 УСТИНОВ А. Г.
Дизайн на фоне «большого искусства»

ДИЗАЙН ЗА РУБЕЖОМ

18 Всемирный форум дизайнеров

ПРОБЛЕМЫ, ИССЛЕДОВАНИЯ

20 ФИЛИН В. А.
Глядя на город

ОБРАЗОВАНИЕ

23 КОСЬКОВ М. А.
Еще раз о теоретической подготовке
дизайнеров

ПОРТРЕТЫ

25 Этторе Соттсасс

РЕФЕРАТЫ

30 Автомобиль из пластмассы (США)
Новый терминал чикагского аэропорта
(США)
Компьютеризованное проектирование
очков (Швейцария)
Новинки зарубежной техники

Обложка А. Н. МОЛЧАНОВА
Макет М. Г. САПОЖНИКОВОЙ

Адрес редакции:
129223 Москва, ВДНХ СССР, ВНИИТЭ
Тел. 181-99-19
© «Техническая эстетика», 1989

В этом номере были использованы иллюстрации из
журналов: «Popular Science», «Industrial De-
sign», «Science et Vie» и др.

Сдано в набор 04.07.1989 г. Подп. в печ. 03.08.1989 г.
Т-13289. Формат 60×90^{1/8}
Бумага мелованная 120 г.
Гарнитура журнально-рубленая.
Печать высокая. Усл. печ. л. 4,0.
Усл. кр.-отт. 427,2. Уч.-изд. л. 5,97
Тираж 28 400 экз. Заказ 5336. Цена 80 коп.
Московская типография № 5
Госкомиздата СССР.
129243 Москва, Мало-Московская, 21.

По вопросам полиграфического брака
обращаться в адрес типографии

Дизайн-программа «Аэровокзал»: концепция и предложения

Г. П. БЕККЕР, А. Н. МОЛЧАНОВ, С. Н. ИЛЬИН, дизайнеры, В. И. ПУЗАНОВ, кандидат искусствоведения, ВНИИТЭ

Отечественные аэропорты перегружены: проходящий через них поток пассажиров в несколько раз превышает расчетный. В этом нет особой вины Аэрофлота — перегрузка аэропортов прежде всего следствие несовершенства транспортных связей в стране. Да и наши воздушные сообщения сегодня трудно назвать высококачественными: ежегодно Аэрофлот обслуживает примерно 125 млн. пассажиров. Для сравнения скажем — США имеют куда меньшие численность населения и территорию, однако их аэропорты ежегодно обслуживают более 400 млн. пассажиров, а примерно столько пассажиров, сколько пропускает московский аэроузел, включающий четыре аэропорта, в состоянии обслужить и один по-настоящему современный аэропорт, такой, например, как лондонский Хитроу или чикагский О'Хэйр. Дизайнеры и архитекторы за рубежом постоянно разрабатывают многочисленные средства реагирования на ситуации, возникающие в аэропортах, увеличивают пропускную способность аэровокзалов, совершенствуют удобства для пассажиров.

Феномен проектной воли. Воздушный транспорт сильно зависит от погоды в прямом (прекращение полетов из-за тумана, например) и переносном (сезонные отливы и приливы пассажиропотоков) смысле слова, так что ситуации в аэровокзале могут меняться резко и неожиданно. Пригласить режиссера в аэровокзал для разработки и реализации сценария управления ситуациями сегодня мало придет в голову, да и нет у нас таких режиссеров. Тем не менее режиссер в аэровокзале незримо присутствует — это проектировщик, дизайнер, предложивший планировку и оборудование помещения, систему интерьеров, рассчитанных на разные виды обслуживания и просто времяпрепровождения пассажира. Функциональные интерьеры, как показывает практика создания новейших аэровокзалов, — это мощное средство управления потоками и большими группами пассажиров. Функциональные интерьеры строятся применительно к технологии обслуживания пассажиров и учитывают то обстоятельство, что в аэровокзале одновременно находятся люди с самыми разными целями — улетающие, прибывающие, ожидающие, встречающие, провожающие и др. В интересах аэропорта — развести эти группы людей, в первую очередь отделить тех, кому пора проходить предполетное обслуживание, от всех остальных.

Ранее предполагалось, что такое разделение вполне можно обеспечить системами визуальных коммуникаций, мол, люди сами пойдут, куда следует, повинаясь символическим и вербальным инструкциям. Практика эти надежды не оправдала, и сутолока в современных аэровокзалах является тому подтверждением. Сейчас и применяются для этих целей функциональные интерьеры, в исполнение которых заложены идеи организованности и управляемости. Построены они на том, что первичная эстетическая рефлексия человека в системах массового обслуживания связана с восприятием, пониманием и исполнением мысли или воли автора (архитектора, дизайнера) здания, интерьера, оборудования. И пассажир независимо от пола, возраста, профессии, образова-

ния и других личных данных испытывает воздействие этой воли и строит свою деятельность под ее влиянием, вовлекается в самоорганизованные и самоуправляемые потоки людей, которые проходят обслуживание в аэровокзале с ощущением сплоченности и комфорта, причем ощущение это испытывает и персонал аэровокзала, занятый обслуживанием.

Соорганизованность и соуправляемость пассажиров и персонала аэровокзала — вот наивысший эффект феномена проектной воли, который однако реализуется полностью лишь при наличии ряда предпосылок, объединяемых понятием «культура обслуживания». Воспитанному и обученному персоналу должен противостоять воспитанный, законопослушный, не склонный к самоуправству и вандализму пассажир, которого среда аэровокзала как бы оперативно обучила и подготовила к встрече с представителями персонала. Воспитанность персонала и законопослушность пассажира пока остаются для нас проблемой, которая однако во многих своих сторонах прояснена и потому со временем будет решена. Управляющие же качества интерьеров сегодня разрабатываются на уровне первичных гипотез, в которых определяются принципы формирования проектными средствами культуры поведения пассажира в аэровокзале. При этом учитывается образно-символическая функция интерьера, определяющая способность человека запомнить и впоследствии опознать аэровокзал как учреждение с установленными правилами восприятия и поведения.

Человек, побывавший в одном из аэровокзалов и прошедший там цикл обслуживания, должен уметь ориентироваться в любом другом аэровокзале независимо от различий планировки и исполнения отдельных видов оборудования, выбирать экономичные и действенные схемы поведения, разумно тратить свое время и силы. Вопрос, иными словами, ставится так: «расшифруй» волю проектировщика, следуй ей — и ты сделаешь все, что надо, быстро и без излишней траты сил и нервов.

У нас положение более сложное. Министр гражданской авиации СССР А. Н. Волков в интервью газете «Известия» отметил, что «все более важное значение приобретает фактор пассажира: отделка и оформление интерьера салонов, конструкция кресел, механизация грузовых отсеков, удобство буфетно-кухонного оборудования, разнообразие средств развлечения пассажиров в полете. Пока по этим параметрам наши самолеты уступают своим зарубежным аналогам» [Известия. 1989. 7 июня]. Между тем мировые авиакомпании давно конкурируют не самолетами, а как раз качеством обслуживания в аэропортах, а в этой области у нас больше проблем, чем достижений.

Но первые шаги в нужном направлении мы все же сделали: ВНИИТЭ по заказу ГПИ и НИИ «Аэропроект» разработал дизайн-программу «Аэровокзал» — его концепцию и предварительные дизайнерские предложения нового оборудования для обслуживания пассажиров.

Сценарии, модели, интерьеры. Перегруженность аэровокзалов имеет свои визуальные признаки в виде неупорядоченных потоков, стихийно возникающих и распадающихся групп пассажиров (специалисты считают образование групп, особенно групп крупных — толп, верным признаком плохой организованности деятельности аэровокзала).

Эти признаки обнаруживаются не только в случаях нарушения нормального режима работы аэропорта, но и тогда, когда нарушений вроде бы нет. И при нормальном режиме работы обнаруживаются недостатки планировки и оборудования аэровокзала, порождающие блуждания пассажиров, вопросы персоналу и друг другу, ответы на которые пассажир, казалось бы, должен получить еще при входе в аэровокзал. А когда тысячи людей начинают блуждать и задавать вопросы, самостоятельно решать свои проблемы — возникает сутолока.

Между тем пассажир в аэровокзале должен иметь свою модель поведения, и эта модель не должна являться его личным делом — она должна быть подкреплена всей организацией среды аэровокзала. Поведение пассажира в среде аэровокзала может быть оформлено в виде сценария, причем содержание сценария в принципиальной своей основе не должно зависеть от того, в каком аэропорту пассажир находится. Аэропорты разные, но правила поведения в любом из них должны быть одними и теми же. Практически это означает, что для пассажира в аэровокзале значение имеет не столько макространство (оно определено оболочкой здания), сколько микропространства или микроинтерьеры, образованные применительно к реализуемой в аэровокзале типовой системе услуг. То есть функции оболочки здания и его внутреннего планировочного решения должны быть «разведены» ради того, чтобы дизайнер получил возможность на основе единой проектной идеологии заниматься удобствами и комфортом любого конкретного аэровокзала — действующего, модернизируемого, строящегося, проектируемого. Тем более

что ограниченные ресурсы нашей экономики побуждают ставить вопрос так: один комплект оборудования должен использоваться для рационализации деятельности любого аэровокзала с учетом местных условий.

Поскольку технология обслуживания во всех аэропортах типовая, можно выделить и **типовую систему интерьеров**, определяющую типовые формы поведения пассажиров.

Специфическими для аэровокзалов, особенно крупных, являются **«прогонные» интерьеры** или пространства, предназначенные для движения потоков пассажиров с определенными целями (выход на посадку или в зону специального обслуживания, переход в другое здание и т. п.). Новейшие проекты зарубежных аэровокзалов отличаются едва ли не в первую очередь наличием эффективных «прогонных» пространств, позволяющих пассажирам быстро проследовать в нужное место, не путаясь, не сталкиваясь с другими людьми, не сблизаясь «попутными» делами, дезорганизуя движение. У нас «прогонным» интерьерам внимание практически не уделяется, и последствия этого ощущает каждый, кому приходится бывать в аэровокзалах.

«Прогонные» интерьеры могут быть образованы строительными конструкциями (коридоры, тоннели, галереи), но могут быть смонтированы из особых элементов в тех зонах аэровокзала (прямо в помещении), где движению нужно придать «принудительный» характер. «Принуждение» обеспечивается функциональными, морфологическими, цветосветовыми и графическими качествами «прогонного» интерьера, в первую очередь отсутствием элементов, провоцирующих остановки, образование групп людей. Пассажир может и не быть осведомленным об отдельных зонах аэровокзала и услугах в них, но систему «прогонных» интерьеров (их размещение, режим следования) должны знать все.

Еще одна типологическая группа — это **рабочие места персонала** аэровокзала или операторские интерьеры. Учитывая перегрузки аэровокзалов, а также местные экологические и гигиениче-

ские (эпидемиологические) проблемы, оптимальное решение операторских интерьеров — это лучшее средство стимулирования продуктивного, качественного труда, обеспечения здоровья и безопасности операторов. Существующие «открытые», плохо организованные рабочие места превращаются в «зоны риска» из-за невозможности создать оператору требуемый функциональный и бытовой комфорт, уберечь от излишних личных контактов с пассажирами.

И наконец — **интерьеры зон обслуживания**, в том числе зон пред- и послеполетного обслуживания, зон предоставления услуг, непосредственно с полетом не связанных (питание, отдых, торговля, медицинское и информационное обслуживание, развлечения и др.). Они могут обладать качествами «прогонных» — это относится не только к пред- и послеполетному обслуживанию, где действуют или должны действовать жесткие нормативы времени, но и к сопутствующему обслуживанию в условиях дефицита точек обслуживания. Но могут обладать и качествами бытовых — в тех зонах, где пребывание пассажира целиком определяется его собственными планами и где оно может быть очень длительным. При этом формирование микроинтерьеров особенно необходимо в зонах, предназначенных для отдыха или приема пищи. В наших аэровокзалах (как, впрочем, и в других учреждениях массового обслуживания) практически отсутствуют зоны и места длительного отдыха. Практика предоставления для этих целей обычных кресел и стульев в «залах ожидания» не дает желаемого эффекта, ибо отдых и сон требуют «личного пространства» (каждому знакомо желание изолироваться). Только бескультурье проектировщиков, невнимание или незнание психофизиологии человека приводит у нас к тому, что пассажира сплошь и рядом вынуждают маяться в интерьерах казарменного типа.

Интерьеры трех типов в сумме представляют технологическую цепочку, функционирование которой определяется не только особенностями аэровокзала, но и ситуацией. В «пиковые» сезоны технологическая цепочка должна

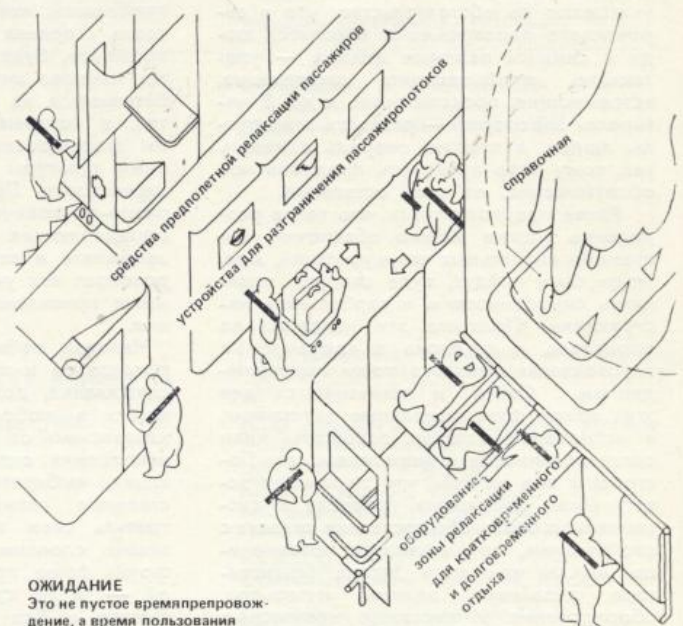
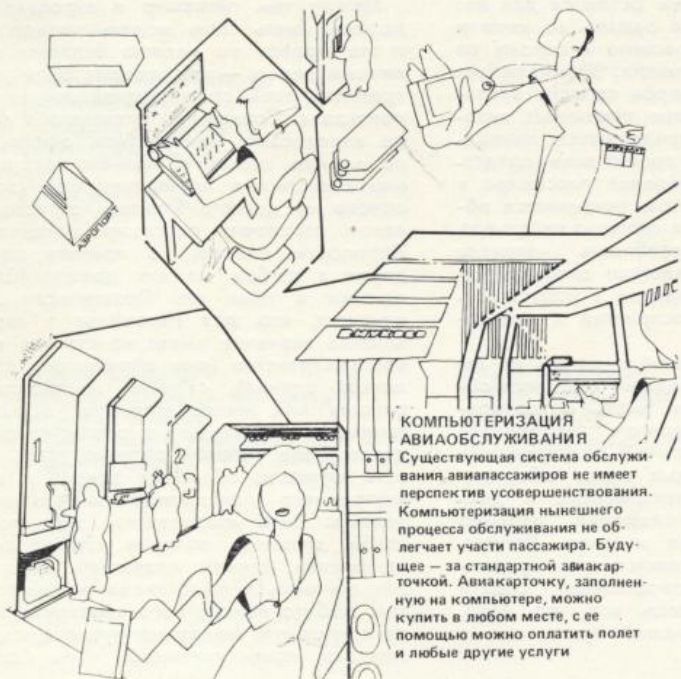
строиться и действовать иначе, чем в «мертвые» сезоны, не говоря уже о том, что и в аэровокзалах, действующих в сравнительно устойчивом режиме, ситуация со временем все равно меняется, появляется потребность в оперативном проектном реагировании на перемены. Практически это означает, что решение аэровокзала в строительном проекте — не более чем исходный вариант, уже первое «омывание» аэровокзала потоками пассажиров дает обильный материал для разработки и реализации следующего варианта, хотя бы и в тех же архитектурно-строительных объемах. Но чтобы его реализовать, оборудование должно быть вариabельным, наблюдать за процессами в аэровокзале должен дизайнер (или специалист с дизайнерским мышлением) — тот самый режиссер, нужда в котором ощущается все острее.

Система «волновой» морфологии. Обеспечить выведение практически всех отечественных аэровокзалов на современный уровень функционирования и в то же время учесть специфические требования каждого аэровокзала — такова задача, на решение которой были направлены проектные предложения авторского коллектива дизайнеров ВНИИТЭ¹, сделанные в рамках разработанной концепции.

Эти предложения имеют целью определить стиливые особенности оборудования, соответствующие отечественным условиям применения, очевидным «стандартам поведения» и навыкам ориентации в среде аэровокзала. Исходили из того, что «вальяе» (не рассчитанные на активную реакцию), подражательные и безликие решения приведут просто к заполнению залов очередной мебелью, повышению же комфорта и пропускной способности аэровокзала не получится.

Конструктивные и функциональные особенности оборудования выбирались так, чтобы обеспечить необходимые жесткость и прочность при сравнительно большом периоде эксплуатации и в

¹ Авторский коллектив: Г. П. БЕККЕР (рук. тем.), А. Н. МОЛЧАНОВ, С. Н. ИЛЬИН, В. И. ПУЗАНОВ, дизайнеры.



то же время — совершенствование тех частей оборудования, потребительские свойства которых определяются электронными, электрическими, механическими и другими прогрессирующими системами.

В основу предложения положены монтажно-комбинированные качества элементов оборудования, которые должны обеспечивать построение пристенных, «островных» объектов, размещаемых в помещениях аэровокзала применительно к технологическим и управленческим (по отношению к потокам пассажиров) соображениям. Способность элементов формировать «открытые», в том числе пристенные, и «закрытые», в том числе «островные», структуры создает предпосылки для эффективной деятельности персонала, комфорта и безопасности пассажиров, а также обеспечивает «рассечение» потоков в соответствии с целями пребывания людей в аэровокзале, формирования «прогонных» и тихих зон, предупреждение образования криминогенных зон и зон, предрасположенных к загрязнению, и т. п.

Создаваемая система оборудования обладает «внутренней» мобильностью, то есть из одних и тех же элементов и модулей могут строиться объекты различного назначения, а также универсальные объекты, пригодные для выполнения функций в одном и том же или малотрансформируемом виде. Но система обладает и «внешней» мобильностью — ее объекты могут изменять положение в пространстве, объединяться в блоки ради влияния на динамику и статику людских потоков в аэровокзале.

Управление потоками и группами пассажиров, деятельностью операторов и поведением отдельных лиц обеспечивается в первую очередь формированием объектов, «островных» и линий обслуживания так, чтобы фронтальные, обращенные к пассажиру, поверхности оборудования «подводили» человека к зоне обслуживания, морфологически обозначенной вогнутостью (длительный процесс обслуживания с относительной точной фиксацией положения пассажира по отношению к положению оператора)

или выпуклостью (скоротечное обслуживание в «прогонном» режиме). Вот здесь и устанавливаются своего рода «волны», подводящие пассажиров к зонам и точкам обслуживания и отводящие от них, не допускающие немотирированных задержек, не провоцирующих остановку отдельных лиц и групп людей.

Рабочие места и объекты обслуживания строятся по принципу несущих (базовых) и надстроечных (сменных) частей. Базовые части — универсальные, единые для всех объектов, они определяют конфигурацию зон обслуживания. Надстроечные части — специализированные или профессиональные, их исполнение определяется содержанием услуги или профессией оператора. Надстроечные части могут иметь самый широкий диапазон решений: от простой плоской столешницы до классификатора, в котором предусмотрены емкости и зоны для документов и приборов — атрибутов процесса обслуживания.

На основе универсальной и специальной «элементной базы» строятся сборочные единицы для реализации конкретных операций обслуживания. Оболочки этих единиц (стоек, кабин, киосков) не привязаны к форме обслуживания, каждая из них универсальна по своему применению.

Стойки для продажи билетов могут быть использованы для нужд оператора информационной или диспетчерской службы, для почтового обслуживания. Поэтому типология таких сборочных единиц имеет в своем основании не виды обслуживания, а формы контакта пассажира и оператора.

Стойки — рабочие места, предусматривающие диалог пассажиров и оператора с передачей документов, устных сведений, проведением контрольных процедур и других манипуляций, — имеют разделительный элемент, обеспечивающий оператору некоторую степень изоляции, микроклимат на рабочем месте, безопасность.

Кабины — закрытые рабочие места, обеспечивающие совместную деятельность одного или нескольких лиц, в том числе операторов (например, диспетче-

ра и кассира), оператора и пассажира (в ситуации личного досмотра, например). Кабина может быть предназначена и для длительного отдыха в комфортных условиях.

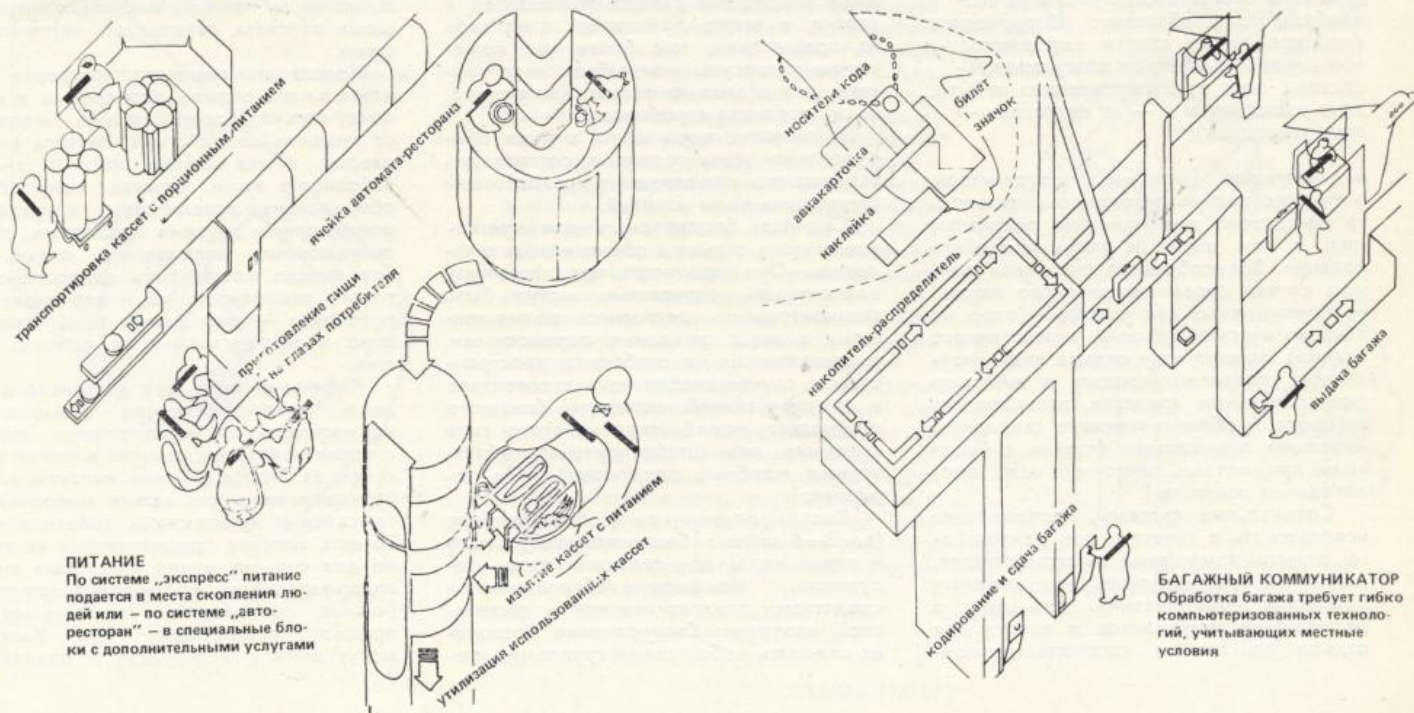
Киоски — закрытые рабочие места, имеющие одновременно и функции производственного помещения, включая хранение предназначенных для обслуживания ресурсов и их первичную обработку. Информационные киоски могут иметь аппаратуру и справочные материалы, торговые и почтовые киоски — товарные запасы, средства их предпродажной обработки.

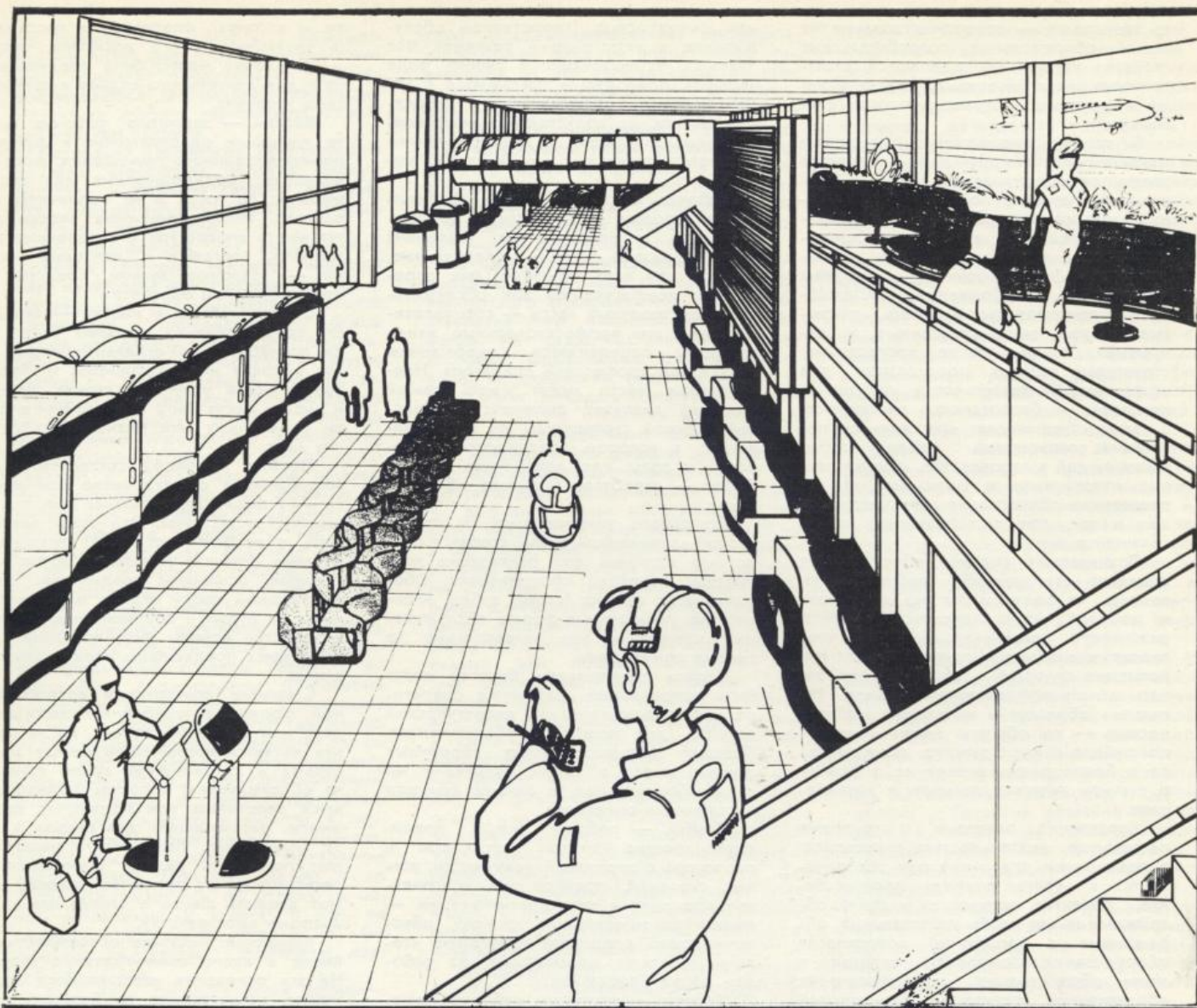
Стойки, кабины и киоски — это места предоставления активных услуг. Если потребность в отдельных видах услуг высокая или пассажирам требуется совокупность услуг, то стойки, кабины и киоски могут быть объединены в блоки однотипных или разнотипных рабочих мест.

Особую проблему составляет формирование и оборудование зон отдыха — в наших аэровокзалах они, по существу, отсутствуют. Эти зоны должны быть обособлены от мест функционирования больших потоков и групп пассажиров, оснащены предметами, формирующими среду отдыха и рассчитанными на отдых и кратковременный сон. В качестве основы формирования среды отдыха предложены следующие решения.

Стеновые конструкции волнообразной формы, в углублениях которых с двух или одной (в случаях, когда «волна» является пограничной между зоной отдыха и какой-нибудь зоной активного обслуживания) стороны устанавливаются напольные или подвесные ложементы, рассчитанные для отдыха в позе «полулежа». Ложемент в нише может принимать разное положение, в зависимости от привычек человека может дремать лицом к стенке или к открытому пространству.

Каркасные несущие основания, имеющие в плане волнообразную форму. На эти основания навешиваются ложементы, рассчитанные на большой комплекс удобств при отдыхе: исполнение головной части ложемента защищает лицо от прямого света и даже созда-





1. Проект интерьера двухсветного пространства аэровокзала с системой волнообразного мембранного оборудования (кассовый офис, киоски информационной службы, подвесная капсульная гостиница, зона кратковременного отдыха, зона регистрации и — на антресоли — зона рекреации)

ет полумрак (например, посредством откидного козырька), размеры ложементов достаточны для принятия различных поз, в том числе и позы «подогнув колени». Волнообразная система в данном случае ограничивает число людей, воспринимаемых как «соседи» (одно из психологических условий полноценного отдыха), лишает зону отдыха вида «ночлежки», позволяет вводить в интерьер дополнительные средства, повышающие комфорт и обеспечивающие сенсорную изоляцию отдыхающих (стойки с бытовыми предметами, цветочные вазы, произведения искусства).

Специальные системы, позволяющие использовать в качестве зон длительного отдыха помещения и пространства, мало- или непригодные для активных процессов обслуживания. Речь идет о размещении ложементов и капсул для отдыха по схемам «этажерка», «кон-

соль», «галерея» и т. п. Здесь необходима разработка типажа ложементов и капсул, а также принципов и методов их применения, тем более что ложементы и капсулы могут быть использованы для отдыха не только пассажиров, но и персонала аэропортов.

В качестве первичного типажа оборудования зоны отдыха в составе дизайнерского предложения разработаны следующие виды изделий.

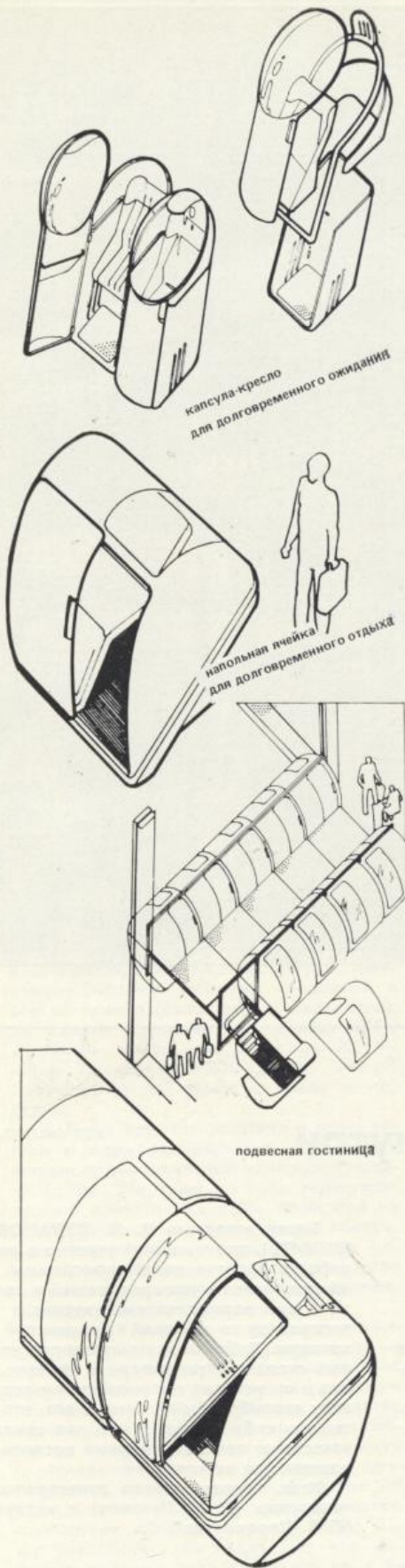
Сиденья, блокируемые для кратковременного отдыха в общих «залах ожидания». Они предоставляют пассажиру возможность «присесть», могут быть стационарными, постоянно размещенными в залах ожидания, переносными, выставляемыми на свободных пространствах в случае скопления в аэровокзале и на прилегающей территории большого количества людей (сиденья этого типа складные или штабелируемые, облегченные, удобные для переноски и перевозки).

Кресла одиночные и блокируемые (по 3—6 штук в блоке волнообразного в плане вида) для отдыха в позе «полужа». Комфорт обеспечивается средствами психологической и физической изоляции: блокирование позволяет отдыхать небольшими группами, крес-

сла могут быть оборудованы боковыми щитками и навесом-маской, защищающими от света, сквозняков, частично от шума.

Кресла повышенного комфорта для длительного отдыха, встроенные в оболочку-капсулу, защищающую человека от внешних воздействий. Капсула имеет дверцу, в нее можно войти и внести небольшие вещи. Капсула может быть оборудована освещением, средствами релаксации и другими приборами, обеспечивающими полноценный отдых. Такое кресло может быть адресовано не только пассажирам, но и персоналу аэровокзала — оно может быть установлено непосредственно на рабочих местах.

Кабины-капсулы для длительного отдыха, предоставляющие возможность нормального сна в положении «лежа», а также некоторых занятий в положении «сидя за столом». Такие капсулы могут быть оснащены системами микроклимата, связи и информации, телевидением. То есть капсула предназначена не только для сна, но и для некоторых видов содержательного времяпрепровождения (чтение, пользование услугами связи, просмотр телепередач и др.). Капсулы могут быть в напольном и подвесном



капсула-кресло
для одновременного ожидания

напольная лейка
для одновременного отдыха

подвесная гостиница

2. Примеры оборудования зоны рекреации

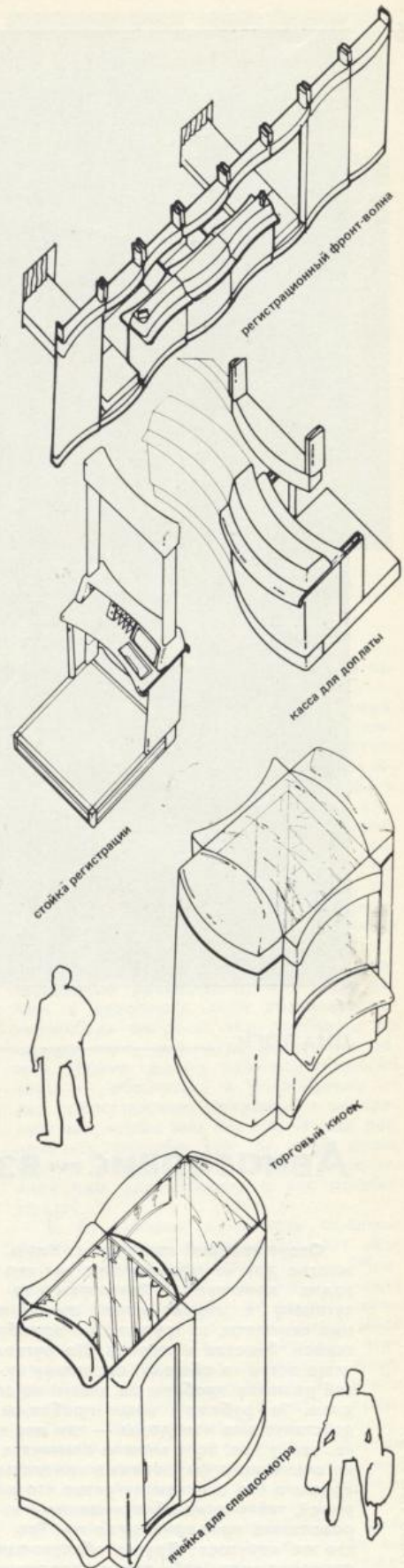
исполнении, на их основе могут формироваться специальные учреждения — «капсульные гостиницы». Такие капсулы — вовсе не временная или компромиссная мера, рассчитанная на «дотягивание» до тех времен, когда при аэропортах будет достаточно «нормальных» гостиниц и каждый человек сможет получить для отдыха номер. Это самостоятельное и экономичное решение проблемы полноценного отдыха, пригодное для самых разных ситуаций вне постоянного жилища человека. В конце концов, жизнь становится все более напряженной, труд — все более интенсивным, каждый человек нуждается в «собственном пространстве», где можно перевести дух. Кабины-капсулы для этого и предназначены.

Перспективы. Дизайнерское предложение в первую очередь предназначено действующим аэровокзалам. Предполагается, что одна только замена существующего оборудования на новое придаст помещениям приличный вид, позволит персоналу заняться рационализацией процесса обслуживания в соответствии с местными условиями (особенно в случаях, когда в штате появляются специалисты, способные по-дизайнерски заниматься вопросами эффективности и качества обслуживания).

Однако наибольший эффект оборудование принесет в крупных аэровокзалах, где стоит задача управления потоками и группами пассажиров, оперативного реагирования на ситуации, связанные с переполнением аэровокзала людьми. Здесь нужно менять планировку помещения, разворачивать дополнительные зоны и посты обслуживания, внедрять элементы самообслуживания и другие решения, которые не могут быть сделаны экспромтом, а требуют наличия особой службы, особого оборудования и возможности разыгрывать прогнозируемые ситуации с помощью компьютера и макета аэровокзала.

По существу, предложенное оборудование создает предпосылки для совершенствования и интенсификации процесса обслуживания на основе компьютеризации и автоматизации, доведения операций до состояния, позволяющего пассажиру применять самообслуживание (уже сегодня существуют технические предпосылки для того, чтобы пассажир самостоятельно мог приобрести билет, взвесить, оплатить и сдать багаж и выполнить другие операции). Дело только за тем, чтобы разработка оборудования была дополнена разработкой моделей и сценариев перспективных видов обслуживания, которые внедрить будет труднее всего, поскольку дело не только в обучении персонала, но и в повышении культуры всех граждан, пользующихся авиационным транспортом.

Пока же предложена система оборудования, которая содержит в себе дизайнерскую политику на ближнюю и отдаленную перспективу: аэровокзалы, оснащенные новым оборудованием, могут быть затем модернизированы в расчете на усовершенствованную, а в будущем и компьютеризованную технологию обслуживания, причем переход с низшей ступени на высшую может быть осуществлен на основе одного и того же, соответствующего данному предложению оборудования.



регистрационный фронт-волна

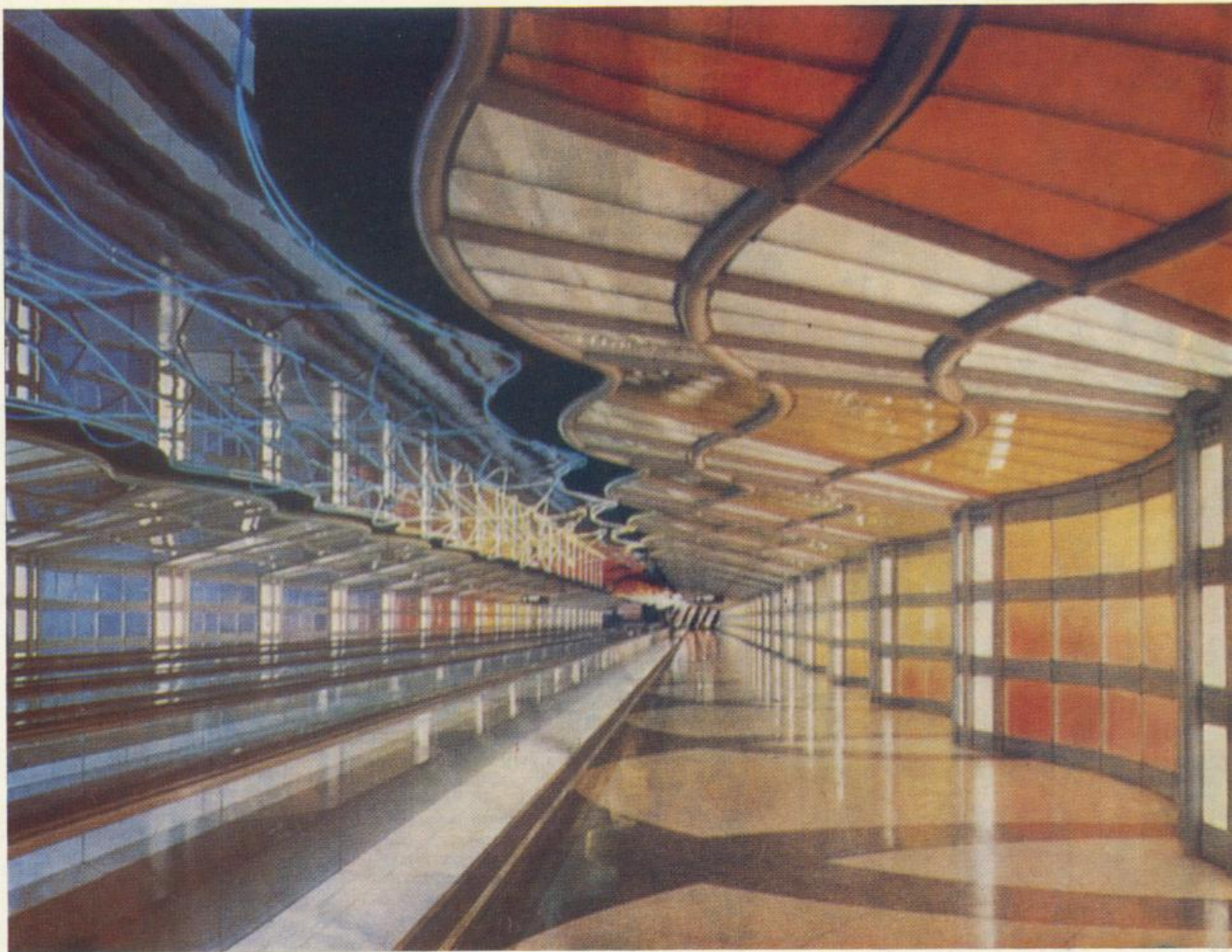
касса для доплаты

стойка регистрации

торговый киоск

стойка для спидометра

3. Примеры мембранного оборудования зон регистрации, торговли и дозора



Подземный переход терминала чикагского аэропорта О'Хар

диалоги

Авиасервис — взгляд снаружи и изнутри

УДК 656.7.072.6(73)

Отечественный авиасервис. Как и многие другие сферы услуг, мы его сегодня критикуем. Критикуем за сутолоку в аэровокзалах, за неудобные самолеты, за трудности с приобретением билетов и прочее. Но ругаем чаще всего «в общем», поскольку путей решения проблем не знаем, не ведаем. За рубежом наши проблемы действительно неведомы — там все иначе, чем у нас, хотя внешне отличия и не очень заметны: похожие самолеты, кресла в них отличаются разве что шириной, технология обслуживания в аэровокзалах примерно такая же. Так что же «другое»? Другое обслуживание, персонал ведет себя весьма предупредительно, иначе оснащены все процессы, будь то продажа билетов или уборка мусора в аэровокзалах. В результате совсем другая эстетика авиапутешествий, другое самочувствие пассажира и персонала авиакомпаний.

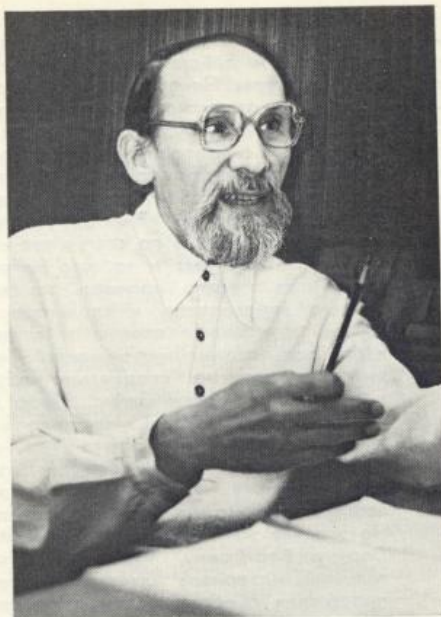
Чтобы полнее познакомить читателей

с современным уровнем авиасервиса, «Техническая эстетика» пошла на необычный шаг — предложила дизайнеру взять интервью у дизайнера.

Дает интервью Л. Б. ПЕРЕВЕРЗЕВ [ВНИИТЭ], совершивший недавно путешествие по США и воспользовавшийся услугами нескольких американских авиакомпаний. Путешествовал Л. Б. Переверзев в частном порядке по приглашению, с женой, никто ему маршрут не прокладывал, потому и впечатления его особенно ценны. Будем считать, что он устроил американскому авиасервису небольшой экзамен — как в его [авиасервиса] системе чувствует себя неопытный человек... Впечатлений у Л. Б. Переверзева масса, и чтобы «выудить» из них элементы концептуального порядка, редакция пригласила другого дизайнера, который услугами американского авиасервиса пока не пользовался и потому свободен от его «наваждений».

Берет интервью В. И. ПУЗАНОВ [ВНИИТЭ], принимавший участие в разработке проекта дизайн-программы «Аэровокзал» и просмотревший в связи с этим периодические издания и литературу по мировой гражданской авиации. Добавим к этому прирожденный скепсис интервьюера и отметим, что и он устроил американскому сервису своеобразный экзамен: вот, что они сами о себе пишут, и вот, что свидетельствует человек, впервые воспользовавшийся их услугами.

Итак, какова модель авиасервиса «снаружи» [В. И. Пузанов] и «изнутри» [Л. Б. Переверзев]!



**Переверзев
Леонид Борисович**

В. П. Леонид Борисович, для начала назовите аэропорты, в которых вы побывали, авиакомпании, услугами которых вы пользовались, и, наверное, модели самолетов, на которых летали.

Л. П. Аэропортов я видел всего восемь: Нью-Йорк — международный аэропорт им. Дж. Ф. Кеннеди, Ла Гуардия — для внутренних линий, Бостон — Логан (Массачусетс), Денвер — Стэплтон Интернейшнл (Колорадо), Аспен (Колорадо), Сиэтл — Такома (Вашингтон), Сан-Франциско (Калифорния) и Лос-Анджелес Интернейшнл (Калифорния). Затем — авиакомпании: Панамерикан (ее называют PanAm), Истерн, Континентал, Юнайтед Экспрессез, Америкен Эйрлайнз. Модели самолетов я все не помню (было девять перелетов), но самым крупным был «Боинг 747», а самым маленьким, мест на 20, — «Дэш 7» класса STOL (short take-off and landing — короткий взлет и посадка).

В. П. То есть вы посетили и крупнейший в мире нью-йоркский аэроузел и вполне провинциальный аэропорт городка Аспен. Это само по себе гарантирует, что впечатления ваши относятся не к отдельным аэропортам и авиалиниям, а к американскому авиасервису в целом, к тому его качеству, которое можно рассматривать как мировой уровень обслуживания авиапассажиров.

Мировой уровень в нашей экономике, технике, дизайне, архитектуре — сейчас «тема номер один». Но мы все время забываем, что мировой уровень — не самоцель, это условие и средство обеспечения совместимости разных областей нашей внутренней деятельности с соответствующими областями деятельности международной. Забывая об этом, мы часто ставим себя в неловкое положение, объясняя ту или иную нашу разработку как сделанную «на мировом уровне», хотя создатель ее и за рубежом никогда не был, и полной информацией не располагал и т. д.

Итак, ощутили ли вы совместимость нашего авиасервиса и авиасервиса зарубежного?

Л. П. Может быть, в качестве ответа

я просто назову кое-какие детали нашего первого полета на Панамерикан Москва — Нью-Йорк?

Во-первых, ланч. Подвозят шкаф на колесиках с коробками сока: яблочный, апельсиновый, грейп. Стюардесса спрашивает меня, что я хочу: рыбу или стейк? И то и другое оказывается очень приличным, в прозрачной пластиковой коробочке. Также был плавленный сыр «Лето» и клубничный джем, равно как и горчица в пакетике — вклад Аэрофлота.

Стюардесса подходит с кофейником, мы просим два. Оказывается, осталась только одна порция, извиняющимся голосом говорит стюардесса. Ну, если нет кофе, то чаю. Кофе есть! — восклицает стюардесса почти в испуге от того, что мне в голову могла прийти мысль, что на борту нет кофе. Просто потребуются 2—3 минуты, чтобы его приготовить.

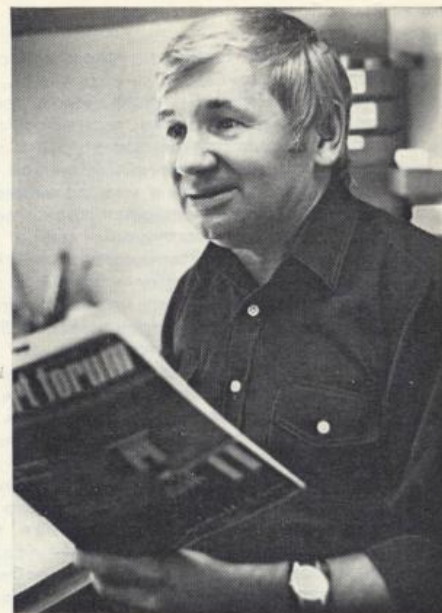
После ланча — кино. Собственно, не кино, а видео с трехкинескопного проектора, висящего под потолком. Первый фильм — что-то костюмированное из истории США, второй — о бейсбольных матчах и их спортивно-любовных делах, зрительно ничуть не захватывающий, а звука мы не слышали, потому что не платили же ради этого по четыре доллара за наушники (правда, нам потом сказали, что их можно было себе присвоить и смотреть с их помощью фильмы на других полетах PanAm).

Решаем нанести визит одному нашему знакомому, который сидит в салоне первого класса. Проходим сквозь бизнес-класс, собираемся пересечь кухню, за которой расположен первый, и тут нас ловят американские стюардессы и запрещают идти дальше. Мы говорим, что там наш друг, он нас пригласил, но... Из первого класса в туристический переходить можно, а обратно нельзя! Делать нечего, поворачиваем назад.

Кое-кто из наших соседей заполняет таможенную декларацию. Я прошу показать эту бумагу, чтобы заранее ознакомиться с вопросами и формой ответов: нас предупредили, что процедура таможенно-иммиграционной проверки — вещь нелегкая и может протянуться несколько часов.

К нам подошла русско-говорящая, весьма деликатная стюардесса, принеся два бланка декларации, которые она, сев рядом с нами, стала сама заполнять.

Попросив у нас паспорта и открыв мой, сказала сразу же приветливо: с наступающим днем рождения вас, Леонид Борисович. Действительно, неплохая дрессировка и на советских людей, в первый раз летящих на американском самолете и не избалованных вниманием, эффект оказывает. Заполнив несколько граф анкеты рядом с нами, стюардесса уходит и заполняет ее, сидя на небольшом креслице около «входа», после чего приносит нам обратно в полностью законченном виде. Вот сервис! — говорим мы друг другу.



**Пузанов
Вильям Иванович**

Появляется наш друг из первого салона и предлагает идти вместе.

Первый класс — кресла огромные, просторные, кожаные, вольтеровские. Есть место откинуть их назад и превратить почти в кровать. Весь салон — в самом носу самолета. Всего по два кресла слева и справа. Посредине какой-то столик стеклянный, ящик со стеклянной крышкой, расчерченный какими-то линиями, возможно, освещается изнутри. Игра какая-нибудь? Перед салоном — бар, откуда постоянно что-то в салон приносят. Все в первом классе — и напитки и закуски — бесплатное.

Перед посадкой стюардессы дают подробные разъяснения, что надо делать в аэропорту, если возникнут какие-нибудь вопросы или проблемы по поводу того, как, куда ехать или лететь. Нужно сделать одну-единственную вещь — обратиться к ближайшему от нас представителю компании и он сделает все, чтобы вам помочь. И еще раз, конечно, спасибо вам от всей души, что вы выбрали нашу линию и доставили нам удовольствие о вас позаботиться!

В. П. Оставим в стороне слишком явные признаки «совместимости»: «Боинги» и плавленные сырки «Лето». Обратим внимание на то, чем американский авиасервис отличается от нашего принципиально, а именно — на своего рода «отмоделированность» действий всех лиц, осуществляющих авиасервис. Авиасервис — не список услуг, которые нам могут предложить, и не набор предметов, которыми вы можете воспользоваться. Авиасервис начинается там, где персонал авиакомпании, неважно, наземный или воздушный, доводит услуги и предметы до вас лично, придает им персонализированный характер и, главное, делает это в момент, когда вы действительно в этих услугах или предметах нуждаетесь: хотите есть, нужно принять решение, чувствуете недомогание... На этой основе даже проектируются и широко применяются в американских аэропортах разные устройства, которые «обнаруживают» вашу потребность в услуге и оказывают нужную.

Вы обратили внимание на такие устройства?

Л. П. Ну, скажем, туалеты. В обычных уборных (Mens) — роскошь, как в каком-нибудь Бахчисарайском фонтане. Писсуары первыми вступают с вами в общение: начинают журчать голубой ароматизированной водичкой при вашем приближении к ним примерно на полметра. В умывальниках краны самых причудливых конструкций, как и трубочки для подачи жидкого мыла. И от аэропорта к аэропорту никакой в этом стандартизации — все время догадывайся, где что, и переучивайся! В сушилах для рук зверски мощные вентиляторы за три-пять секунд руки совершенно сухие, не обветриваются.

В. П. Вот-вот! Моделируются не только процессы обслуживания или сопутствующий психологический подтекст, но и воздействие на здоровье и дееспособность человека, которого обслуживают. Вообще, это особая тема в современном авиасервисе — поддержание здоровья и работоспособности пассажира, особенно пассажира делового.

В этом своем ответе вы как бы обратились к одной из своих дизайнерских специализаций — к сценарному моделированию. Приведите, пожалуйста, несколько примеров хорошо смоделированных, по вашему мнению, процедур обслуживания из «каталога услуг» американского авиасервиса. Подберите примеры так, чтобы можно было бы разглядеть в них содержание услуги, предмет, посредством которого предоставляется услуга, а за этим — еще и проектировщика, модельера услуги.

Л. П. Насчет удобств буду говорить в широком смысле. Они начинаются не только с покупки билета, но с того момента, когда вы только задумали совершить путешествие. Например, мы планировали посетить все те города Америки, которые я уже назвал, где у нас были друзья, каждый из которых мог принять нас только в определенные интервалы времени, иногда с точностью до часа.

«Календарный план» наших предполагаемых посещений из дома нашего первого хозяина в штате Коннектикут был сообщен по телефаксу авиатранспортному агентству в Нью-Йорке с минимальной информацией по поводу специальных требований. Требования были: «чем дешевле, тем лучше» и «некурящие». Можно было бы указать также: какие места предпочитаете — в голове или в хвосте, у окна, у прохода или среднее кресло (об этом вас всегда спрашивают, когда вы покупаете билет в кассе); нужна ли детская люлька, переводчик, который вас, не говорящего по-английски, встретил бы в аэропорту прибытия и направил далее куда надо; какое предпочитаете меню — вегетарианское или обычное.

Назавтра пришел ответный факс с предполагаемым расписанием чисел, рейсов, аэропортов, авиалиний, временем вылета и временем прибытия по местному времени того города, куда прибываем; временем нахождения в пути и типом кормежки — обед, ланч или просто «снэк» (орешки, печенье и какая-нибудь вода или сок). Все оптимизировано по минимуму затрат.

Главный принцип оптимизации — брать все билеты сразу в один прием туда и обратно. Это стоит чуть ли не в полтора раза дешевле, чем покупать эти билеты по отдельности.

Мы обсудили этот проект, внесли кое-какие коррективы в даты, отправили его обратно агенту и через пару дней билеты были принесены на дом уже в Нью-Йорке. Это была одна книжечка страничек в 20 — сразу на мистера и миссис Переверзефф (никаких паспортов у нас, разумеется, никто и нигде в Америке не спрашивал), — которые потом отрывались по одной при очередном перелете.

Или, возьмем, уборку. В аэровокзале немолодая негрятка толкает перед собой пластиковый бак на колесиках, с боков к баку прицеплены щетки, метлы, метелочки, скребки и скребочки (я у нас ни в одном хозяйственном магазине зараз такого многообразия не видел), здоровенная пластиковая бутылка с чем-то синим и механический собиратель пыли на длинной ручке. Сама в очень ярком полихромном комбинезоне, цветном фартуке, ярко-синих перчатках (пластиковых?). Собрала стаканчики, бумажки, крошки, поехала дальше. Никакого ворчания и видимого неудовольствия. Знает, небось, что строгий хозяин — а кто, собственно, ее хозяин? — вмиг уволит, а то бы уж, наверное, показала бы вот этому нахальному с виду парню, как тут разваливаться и сорить...

Пилоты и стюардессы пользуются блестящими складными вертикальными колясочками для перемещения своих брифкейсов, сьюткэйсов и бэгов, в руках их не носят, даже если груз и маленький. Многие пассажиры тоже возят с собой такие, берут в дорогу из дома. Багажные коляски покрупнее в изобилии стоят кучками повсюду у стен — подходи и бери.

Выходишь из самолета, попадаешь в холл компании и на тебя сразу устремляется несколько пар глаз, старающихся уловить: не нужно ли тебе чего, а уловив, бросаются к вам в какой-то особой, просящей позе. А просят вот что: изъясните какое-нибудь желание, чтобы мы могли бы тотчас его исполнить. И объяснения дают с таким рвением, таким напором, такой силой убеждения, мимикой и жестикой, что чувствуешь себя по гроб жизни ему обязанным и, конечно, виноватым, что столько ему забот причинил. Вот он все тебе рассказал, разъяснил, показал, растолковал, куда тебе идти, что найти, как там поступить, — ты ему киваешь, благодаришь, говоришь, что понял, мол, теперь уже не пропаду, справлюсь, и уходишь — а он вслед тебе еще раз повторяет, что-то договаривает, руку тянет, указывая нужное направление. Так и не идет из головы американский авиационный сервис — воплощенная идея сервиса вообще, как он только может мыслиться. Я бы сказал — он исключительно навязчив, по нашим понятиям советского, самого «не навязчивого» в мире.

В. П. Навязчивость американского авиасервиса (как, впрочем, и других форм массового обслуживания) у нас нередко оценивают чересчур прямолинейно. Мол, у них предложение превышает спрос, и потому приходится ловить каждого пассажира. Бывает, что и вообще культуру обслуживания называют просто формальной. Но давайте на минуту представим, что у нас в стране «вдруг» товары и услуги стали в изобилии. Станет ли персонал нашей сферы обслуживания так же «вдруг» предупредительным и обходительным? Сомневаюсь, поскольку человек, тот же пред-

ставитель сферы обслуживания, живет и действует не при товарах и услугах, он живет и действует по законам общей культуры. Невоспитанного человека просто невозможно «обучить» предупредительности и обходительности.

Но вот о положении инвалидов в американских аэропортах я бы хотел вас спросить особо. Прочитал недавно статью в журнале «Эйрпорт сервис менеджмент». Судя по статье, что их там только не волнует: и то, что инвалиду в коляске трудно проехать по всему зданию аэровокзала, и сложности, которые испытывают слепые и глухие в части пользования информацией, и нехватка персонала, специально обученного работе с инвалидами... Дело дошло до вопроса о том, что надо иметь в аэровокзалах «бесполье» (не мужские и не женские, а «для всех») туалеты, поскольку инвалида часто сопровождает лицо противоположного пола... Но это все же материалы статьи. А вы, Леонид Борисович, человек наблюдательный, наверняка «засекли» истинное положение с обслуживанием инвалидов в американских аэропортах.

Л. П. Инвалидов в американском аэропорту (как, впрочем, и повсюду в Штатах) встречаешь гораздо чаще, чем у нас. Впечатление такое, что безногих, парализованных, вообще обездвиженных там гораздо больше. Везде, где скапливается человек за сто — в универсальном магазине, кинотеатре, церкви, библиотеке, музее, на людном перекрестке, в сквере, под стеклянным навесом, где продаются гамбургеры, и, конечно, в терминале авиакомпании, — вы наверняка увидите инвалида в коляске, а иногда и нескольких. Бросается в глаза, что все они одеты как-то щеголевато, все оживленно разговаривают со своими сопровождающими или со стоящими и сидящими рядом людьми, с интересом рассматривают проходящее вокруг — короче, как бы подчеркивают, что они отнюдь не исключены из нормального круга существования, а, напротив, принимают в нем самое активное участие.

Объяснение простое: инвалиды обеспечены достаточным количеством предметных средств для пребывания и полноценного взаимодействия с окружением в любых общественных местах. Горы Нью-Йорк, например, потратил весьма солидную сумму на такое переоборудование своих автобусов, которое позволяет без труда закатить в салон коляску с инвалидом. Немало колясок снабжены электродвигателем с аккумуляторами. В тех домах, где есть крыльцо (таких в Америке большинство), устроены въездные пандусы. Благодаря всем этим приспособлениям инвалиды не чувствуют себя такими уж беспомощными, отсюда и психология человека, которому доступно все то, что и другим. О том, как далеко заходит забота о тех, кто обездвижен, говорит наличие в аэровокзалах туалетов с тремя дверями: для мужчин, для дам и для инвалидов в колясках (внутри я не был, но мне говорили, что там особые, увеличенного размера и, конечно, изолированные кабинки).

В. П. Леонид Борисович, вы прекрасно представляете себе те детали американского авиасервиса, которые формируют его типологическую характеристику, его стиль, наконец. Но ведь и самая отлаженная машина дает сбой, да и нет идеально отлаженных машин. И, наверное, мы в нашей беседе дол-

жны затронуть «темные стороны» американского авиасервиса. Итак, какой-нибудь неприятный случай — в столь длительном путешествии его просто не могло не быть, к тому же вы пользовались услугами авиакомпаний наверняка не очень умело.

Л. П. В Бостоне был случай. При входе в терминал не работала детекторная система (магнитная арка). Просят мужчин пройти налево, женщин направо: расстегнуть пиджаки, поднять руки. Ощупывали меня довольно тщательно. Это было первое такое ощупывание меня в моей жизни и оно, конечно, не очень приятно. Надо было прожить 23 года под Сталиным и еще 35 после — и в эпоху перестройки, демократизации, гласности и начала построения правового государства быть обысканным в американском аэропорту!

В. П. Вопрос из числа принципиальных. Гражданская авиация во всем мире зависит от погоды, от неба. Бывает, и не столь уж редко, что расписание полетов нарушается, и пассажиры оказываются обреченными на ожидание. Вам не нужно рассказывать, что значит ожидание в наших отечественных аэропортах, когда пассажир предоставлен самому себе, когда нечем заполнить время, негде устроиться, а впереди — полная неизвестность (объявления о том, что рейс откладывается по техническим причинам или по метеословиям, ничего не определяют — все знают, что они могут делаться до бесконечности и по любой причине). Если вы скажете, что в США вам не пришлось встретиться с нарушениями графика полетов, я просто не поверю: есть они, нарушения, и в американской авиационной периодике на эту тему пишут нередко. Итак, пример «сидения» в аэропорту по случаю нарушения расписания полетов.

Л. П. Отлет из Сиэтла. Улетаем на день раньше. За пару дней до этого позвонили в PanAm и попросили переменить дату, сохранив тот же рейс. Спрашиваем, нужно ли дополнительно что-нибудь сделать перед отлетом? Нет, ничего не нужно.

Уже в аэропорту решили переменить и другую дату — отлет из Сан-Франциско в Лос-Анджелес. Идем в кассу — и там клерк вдруг говорит: перемена даты будет стоить каждому по 30 долларов. Но у нас нет таких денег, мы из Советского Союза! Подождите, говорит, я попробую узнать... Играет на клавиатуре компьютера. О'кей! Ничего доплачивать не надо — и подмигивает нам.

Идем сдавать багаж, его принимают, а нам виноватым тоном говорят, что наш вылет задерживается, ибо у нас билеты на Лондон — Сиэтл — Сан-Франциско, а самолет из Лондона задерживается из-за погоды на полчаса. Поэтому компания приносит нам всяческие извинения и просит переждать эти полчаса в помещении PanAm Blue Club с бесплатным буфетом и дают нам специальную карточку-пропуск с указанием, до какой остановки надо ехать!

Спускаемся по эскалатору, очень полному — без ступенек, просто плоская гофрированная металлическая лента. Подходим к огромной гладкой полированной стальной двери в стене, ждем минуту, дверь уходит влево в стену, а перед нами — ярко освещенный небольшой вагончик, как в метро, по размеру вроде нью-йоркского, только очень чистый. Кожаные кресла, блестя-

щие поручни, светящиеся стрелки «направление движения поезда» — щегольской, свеженький, сдержанный хай-тек. На табло над дверью зажигаются названия остановок. Зажигается наша.

Опять эскалатор наверх без ступенек, вот стойка регистрации. «Вам к стойке уже на надо подходить, прямо к выходу на борт». Убедившись, что мы уже достаточно хорошо ориентируемся, наши друзья ведут нас в какой-то темноватый залец, с одной стороны которого стеклянная дверь с золотыми коронами и надписью золотом же: SAS Scandia Club, за которой какие-то пальмы, красное дерево и прочая экзотика. На другой стене — глухой и темно-голубой — маленькая гладкая глухая темно-голубая же дверь с крошечными металлическими буквами PanAm Blue Club и внушительной металлической ручкой. Пробуем ручку — не поддается. Слева на стене молочно-светящаяся кнопка в металлическом углублении. Нажимаем — дверь тут же отворяется, свет за ней неяркий, приглушенный, узкий, но расширяющийся коридорчик, потом фойе, слева стойка-контурка, за ней дверь в какие-то служебные помещения, откуда выходит строгого вида средних лет темноволосая женщина в униформе PanAm. Без особой приветливости смотрит на нас вопросительно. Объясняем, что нам велели подождать здесь до прибытия западывающего самолета, вот карточка... Она берет, разглядывает, прячет в контурку. О'кей, говорит она с сильным испанским акцентом. Но мы хотим еще пойти посмотреть газетный киоск... — Хорошо, идите. — Но, наверное, нужна будет карточка? — Ну что вы, зачем! — тут она впервые улыбается — ведь я вас теперь уже знаю!

В. П. Хочу поблагодарить вас за беседу, Леонид Борисович. В ваших ответах путешественника — обилие «мелочей», тех самых «атомарных» услуг, из которых собственно и состоит современный авиасервис. Эти «атомарные» услуги своим существованием наводят на мысль о том, что обслуживание авиапассажиров в США строится совсем по другому принципу, нежели у нас. Если бы эти «мелочи» были объектами отдельного планирования и самостоятельной разработки, никакого количества проектировщиков, исполнителей и организаторов не хватило бы, чтобы все их выявить и реализовать.

Дело явно обстоит иначе: есть определенный, достаточно высокий технический уровень гражданской авиации и «аэропортовского» дела, есть высокий уровень организации служб, позволяющий достаточно уверенно предвидеть любые ситуации функционирования системы, выделять и обулаивать те, которые могут нести с собой материальные и моральные убытки.

Вылет задержался — пассажир коротает время как «гость авиакомпании» (и гостей платить не заставляют). Инвалиды своими запросами и поведением могут дезорганизовать работу аэропорта — для них создается особая система услуг, понижающая их «дезорганизационный потенциал» (к удовольствию и облегчению для обеих сторон). Деловые люди составляют ядро авиапассажиров — и для них на самолетах выделяется бизнес-класс с разными особыми удобствами (авиакомпания всего мира особо ценят делового пассажира — он путешествует с небольшим багажом или вообще без него, а потому предпочтителен

технологически)... А уж предоставлять пассажирам организационные услуги, позволяющие им без задержек прохлдить все звенья авиационного обслуживания — долг любого служащего, и возможные неудобства, блуждания, жалобы предупреждаются именно таким путем. Иными словами, есть модель авиасервиса, определяющая не что иное, как эстетику полета и всего, что с ним связано, а деятельность всего персонала, имеющего отношение к воздушным сообщениям, направлена на реализацию этой модели. Технические специалисты, не вступающие в прямой контакт с пассажиром, реализуют эту модель на основе технических заданий, тогда как персонал, непосредственно занятый авиасервисом и взаимодействующий с пассажиром напрямую, реализует модель на основе сценария, определяющего стиль и операции обслуживания.

Откровенно говоря, мы не знаем, существует ли этот сценарий в действительности или он, как говорится, «от бога» (иными словами, от культуры), есть ли у каждой авиакомпании «режиссер по авиасервису», который контролировал бы уровень обслуживания на всех самолетах и во всех учреждениях фирмы, подобно тому, как шепилот делает это по отношению к самолетовождению... Но когда на территории огромной страны единый уровень обслуживания обеспечивают не только национальные авиакомпании, но и авиакомпании других стран, другого вывода и сделать невозможно. Разного рода стандарты, нормативы, инструкции могут только задавать требования к обслуживанию, тогда как персонал может выполнять их по-разному или вовсе не выполнять. А сценарий и режиссура тем и отличаются, что они не только определяют требования, но еще и вовлекают людей в совместную деятельность по реализации этих требований, а комфорт создает в конечном счете только совместная деятельность людей, и ничто другое.

Аэрофлоту только предстоит в будущем (наверное, не столь уж далеко) выйти на тот уровень интенсивности пассажирских перевозок, который в США и других странах стал уже обычным делом. Может быть, ради построения основ современного авиасервиса Аэрофлоту уже сейчас стоит заняться сценарным моделированием, не дожидаясь, пока увеличившийся поток пассажиров «смоет» рутинные операции и организации, поставит ведомость перед вопросом «что же делать?» Сценарное моделирование и режиссура процесса обслуживания не только дают перспективу выхода из того нелегкого положения, в котором находится отечественный авиасервис сегодня, — они еще создают условия для того, чтобы наш авиасервис принимался на равных во всем мировом авиасообществе.

Авиапутешествие начинается на земле

По материалам международной выставки «Техника аэропорта-89», Москва, Красная Пресня, апрель

На международных выставках в нашей стране, как известно сведущему человеку, наибольший интерес вызывает то, что у нас «делается не так», или то, что у нас и вовсе не производится. На выставке «Техника аэропорта-89», организованной ВО «Экспоцентр» ТПП СССР, «не такими» были, например, пассажирские самолетные сиденья. К ним подходили абсолютно все посетители выставки, на них сидели, их «пробовали» [сиденья были для нас действительно непривычными, широкими, без клиновидного «подголовника», вынуждающего пассажиров наших самолетов сидеть в некоей «уставной» позе, но с «подладонниками»...]. А вот из того, что у нас и вовсе отсутствует, назовем дизайнерские проекты аэровокзалов. Не только отдельных видов оборудования или отдельных интерьеров, а аэровокзалов целиком. Своя экспозиция была у британской фирмы Conran Design group. Крупнейший аэровокзал Северный лондонского аэропорта Гетвик, построенный по ее проекту, начал действовать в 1988 году.

Дизайн аэровокзалов — явление пока еще мало распространенное, потому мы и остановимся на нем.

Дизайнер проектирует аэровокзал. Мировая авиационная периодика в последнее время уделила внимание двум крупным дизайнерским проектам аэровокзалов, которые уже реализованы и прошли, что называется, «проверку жизнью». О Северном аэровокзале в Гетвике мы упомянули, а кроме него, обсуждается еще аэровокзал авиакомпании United в чикагском аэропорту О'Хэр — он построен по проекту дизайнера и архитектора Г. Яана. Привлекает всеобщее внимание новый подход к проектированию аэровокзалов: вместо «храмовой» архитектуры — модульное сооружение из элементов заводского изготовления. При этом здание имеет не только варианты решения, но и решения, предусматривающие модернизацию и развитие аэровокзала.

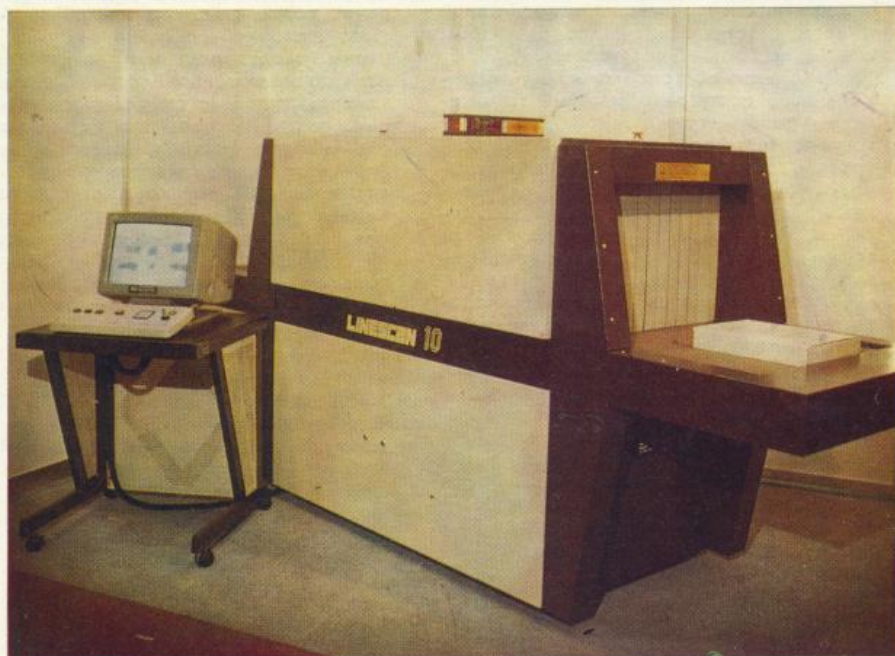
Conran Design group не проектировала свой аэровокзал целиком — в этом смысле ее функции были консультативными и планировочными. Разработывала же она в основном интерьеры и

оборудование помещений, не связанных непосредственно с предполетным обслуживанием, — торговых и общественного питания (в этой области у фирмы большой опыт, ее магазины «Хабитат» широко известны во всем мире). Но проблема здесь в том, что экономика и эффективность работы современного аэровокзала тесно связаны с торговым обслуживанием. Предприятия общественного питания и магазины «берут на себя» тех пассажиров, у которых до отлета есть еще время. Но эти предприятия открыты и для людей, не являющихся пассажирами, что придает аэровокзалу еще и функции торгового центра, повышая его прибыльность (аэровокзал — предприятие дорогостоящее, и ставка на размещение в нем одних только служб предполетного обслуживания привела бы в конце концов к повышению стоимости авиабилетов).

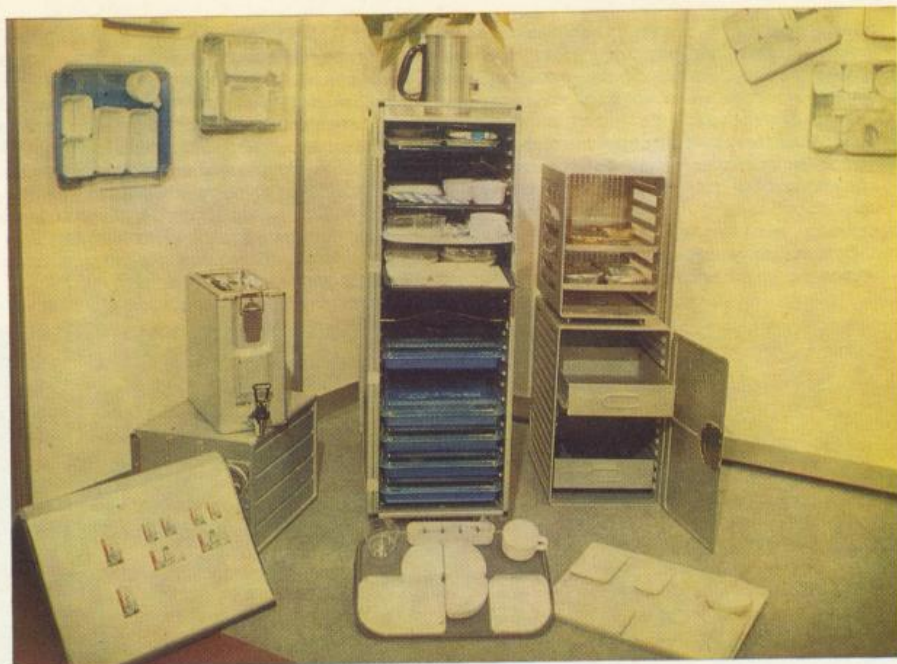
Поэтому Conran Design group считает особо удачной такую схему размещения предприятий общественного пи-

тания и торговли, при которой они доступны и авиапассажирам, улетающим и прибывающим, и всем желающим. У входа в аэровокзал и в зоне выхода на посадку в самолеты расположены рестораны самообслуживания и бары, рассчитанные на одновременное пребывание нескольких сот человек. Любопытно, что разработанная фирмой система визуальных коммуникаций совсем не включает пиктограмм — в ней используются числовые и вербальные обозначения и указатели, а в торговых помещениях — вполне натуралистичные изображения товаров и услуг.

В центре внимания — безопасность полетов. Едва ли не половина экспонатов выставки, а также представленная специалистам разнообразная документация имели отношение к безопасности полетов, рассматриваемая весьма широко. К безопасности имеет отношение все — и состояние взлетно-посадочных полос аэродромов, и надежность конструкций самолетов, и риск

1
2

1, 2. Рентгеновская установка для проверки багажа на предмет наличия оружия и взрывчатых веществ. Общий вид и пульт оператора. Фирма Astrophysics Research (Великобритания)
3. Пассажирские сиденья для «Аэробусов». Авиакомпания Lufthansa (ФРГ)
4. Кресло для отдыха. Фирма Di Pasa Arredamenti (Италия)



3, 4. Варианты контейнеров и сервировочных комплектов для обслуживания пассажиров в полете. Фирма De Ster (Нидерланды)

столкновения самолетов с птицами. Но особое место занимает воздушное пиратство — наиболее «нервирующий фактор» для авиакомпаний всего мира, и «Аэрофлота» в том числе. Еще бы, только в 1988 году в аэропортах Советского Союза было изъято более 250 стволов огнестрельного оружия, 86 177 единиц оружия холодного, 411 кг взрывчатки¹. В новейших средствах обнаружения в багаже и путем личного досмотра опасных предметов воплощается сегодня едва ли не «высший пилотаж» инженерного, дизайнерского и эргономического мышления.

Концепцию обеспечения безопасности полетов четко изложил Х. Рунау — председатель правления Lufthansa, авиакомпании из ФРГ, крупнейшего участника выставки: «Борьба с воздушным пиратством должна заканчиваться у трапа самолета»². Иными словами, пас-

сажир, занявший свое место в самолете, должен быть уверен, что полет будет спокойным. На выставке демонстрировались многочисленные образцы оборудования, предназначенные для предотвращения попыток пронести на борт самолета оружие или взрывчатые вещества. Оборудование это становится все более изощренным — разработчики стремятся сделать контроль все более эффективным и в то же время сводящим к минимуму неудобства для пассажиров.

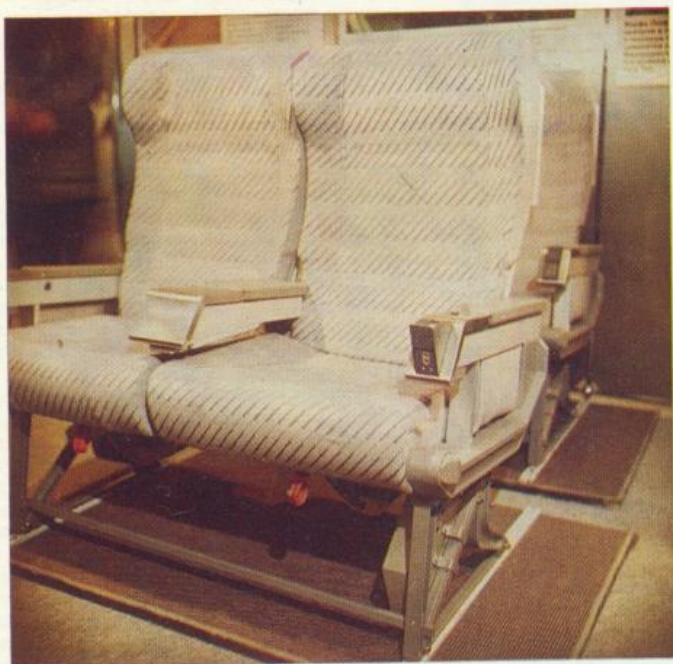
Фирма Outokumpu Electronics (Финляндия) демонстрировала проходной металлодетектор — устройство, к которому и мы уже привыкли. Но в наших аэропортах металлодетекторы — чисто технические устройства, пользование которыми неприятно психологически (проход неудобен, да и пребывание в «машине для досмотра» не всем нравится), а для части людей таит и опасность для здоровья. Финская фирма показала детектор в виде обычного

дверного проема, даже порожка нет, П-образная коробка — и все. Проходить детектор можно как угодно, металлические предметы могут быть размещены где угодно (в карманах, в сумке и в других местах) — перекрещивающиеся магнитные поля все равно их обнаружат. При этом параметры магнитного поля настолько «нежны», что не способны повлиять, например, на стимулятор деятельности сердца, повредить запись на магнитных носителях.

Куда сложнее обставлена проверка багажа пассажиров. Разрабатываются системы просвечивания багажа, позволяющие различать не только отдельные предметы, но и... материалы, из которых они сделаны. Британская фирма Astrophysics Research демонстрировала на выставке рентгеновскую установку «Лайнскан», на экране которой оператор может наблюдать псевдоцветные изображения предметов, содержащихся в багаже. Псевдоцветные потому, что на экране представлены не те цвета, ко-

¹ См.: Огонек. 1989. № 16. С. 9.

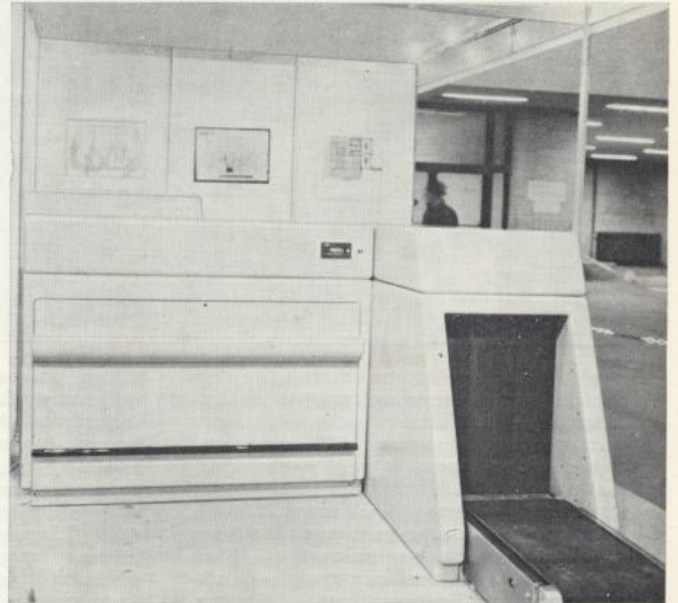
² «Люфтганза» в СССР. На пороге новых проектов // Известия. 1989. 14 апреля.

5
6

12 торые предметы имеют в действительности, а кодовые цвета, помогающие оперативному зрительному контролю (например, предметы из неорганических материалов оранжевые, из органических — голубые). Использование таких аппаратов резко повысило вероятность обнаружения запрещенных к провозу предметов, а также позволило одному оператору наблюдать за несколькими экранами сразу. Мониторы с таким цветным изображением позволяют

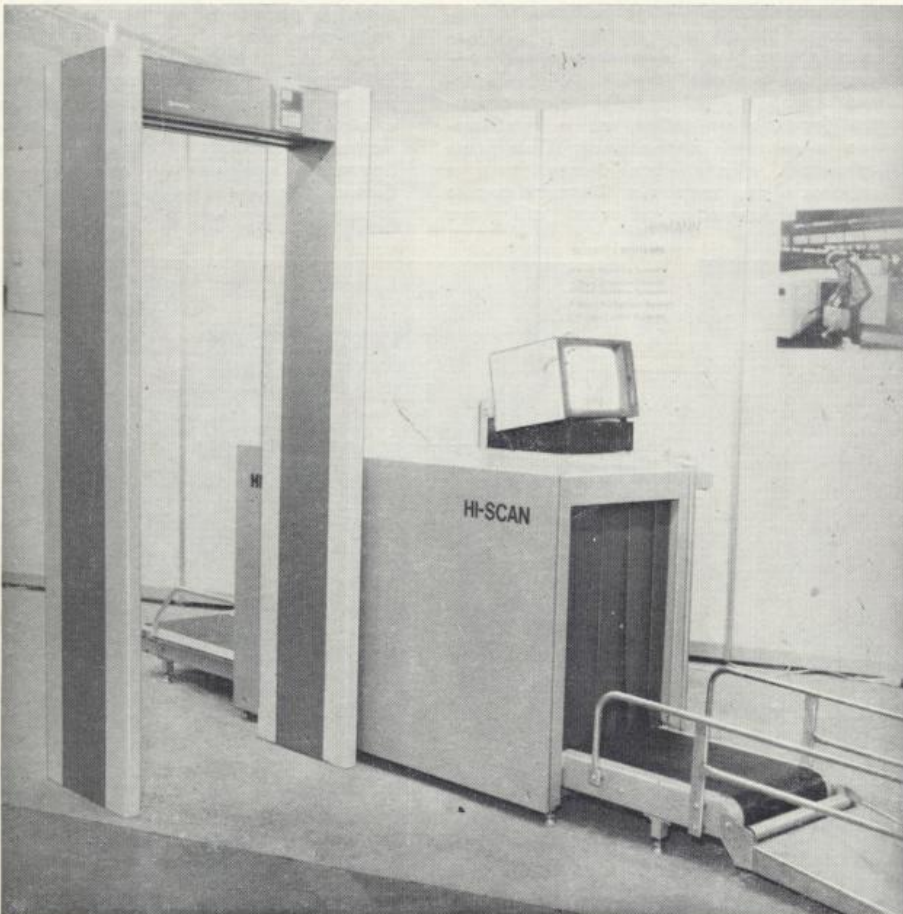
оператору реагировать лишь на цвет и форму пятен на экране, а не тратить время на анализ изображения, как это имеет место при использовании черно-белых аппаратов. Разработаны и специальные меры поддержания бдительности оператора: имеется возможность встраивать в рентгеновские установки приспособления, позволяющие в случайные моменты имитировать наличие в багаже запрещенных к провозу предметов и фиксировать действия опера-

7, 8. Оборудование для рентгеновского контроля багажа в момент приема от пассажира: стойка оператора и рентгеновская камера с транспортером. Вид со стороны рабочего места оператора и приемной камеры. Фирма Heimann (ФРГ)
9. Оборудование для проверки личного имущества и ручного багажа: проходной металлодетектор с индикационным блоком фирмы Outokumpu Electronics (Финляндия) и рентгеновская установка фирмы Heimann (ФРГ)



7
8

9



тора в этот момент.

Установки для рентгеновского просвечивания багажа (или, как их кратко называют, «сканеры») становятся в аэровокзалах вседесущими. Фирма Heimann (ФРГ) демонстрировала на выставке один из вариантов встраивания сканера в блок оборудования для приемки багажа (одна из разновидностей предполетного обслуживания предусматривает сдачу багажа пассажиром в любое удобное для него время, а не только перед полетом). Существуют и другие варианты применения сканеров — они работают в автоматизированных системах сортировки багажа и планируются к использованию непосредственно у входа в самолет (на случай попытки проноса взрывчатки и оружия, полученных после регистрации билета и сдачи багажа). По свидетельству специалистов, совершенствуется и техника личного досмотра. Ручного металлодетектора (образец его демонстрировала на выставке фирма Outokumpu Electronics) уже недостаточно, стоит вопрос об использовании для этой цели установок инфракрасного излучения, фиксирующих разницу в температуре тела пассажира и спрятанного предмета.

Портрет авиафирмы. Качество изделия еще не означает качества обслуживания авиапассажиров — такой или примерно такой подход ощущался в поведении посетителей выставки, которые после осмотра технических новинок возвращались к экспозиции авиафирмы Lufthansa (ФРГ). Всех интересовало, как действует одна из крупнейших авиафирм мира, какими самолетами располагает, каков уровень подготовки персонала, что делается непосредственно для обслуживания пассажиров. Скажем

прямо, уровень полученных ответов удовлетворял далеко не всех — экспозиция фирмы была по преимуществу рекламной, формирование «образа фирмы» преобладало над моделями и сценариями деятельности, над «тонкостями» обслуживания пассажиров и организацией работы аэровокзала во Франкфурте-на-Майне (главный аэропорт страны и одновременно базовое предприятие авиафирмы). Но получая и отдельные данные, посетитель мог суммировать их и составить представление о том, каков нынче «мировой уровень» авиасервиса.

Ежегодно самолеты этой фирмы перевозят около 20 млн. пассажиров, ее парк воздушных судов составляет 135 машин (не считая учебных самолетов), средний «возраст» самолетов — семь лет (средний «возраст» самолетов авиакомпаний всего мира составляет десять лет), их пассажироместимость используется на 67%. То есть фирма имеет некоторые оптимальные размеры, обеспечивающие тот уровень организованности и эффективности, который позволяет выгодно использовать наличные самолеты, регулярно обновлять парк машин и таким образом поддерживать качество обслуживания пассажиров, ибо новая модель самолета всегда несет с собой новый уровень комфорта. Правда, фирма стоит сейчас перед проблемами роста — спрос на услуги авиакомпаний растет примерно на 3% ежегодно, и к концу столетия парк самолетов предстоит увеличить почти на 100 единиц. Но проблема роста все же не в том, чтобы приобрести новые самолеты, а в том, чтобы сохранить и даже повысить уровень сервиса в условиях, когда управлять фирмой будет труднее. Уже сейчас фирма имеет специальное подразделение Lufthansa Service, которое занимается только обслуживанием пассажиров в самолете, подержанием качества услуг на конкурентоспособном уровне. Но и здесь своя проблема: количество моделей самолетов не так уж велико, обслуживание на борту самолета приобрело типовой характер и резервы повышения качества здесь невелики. Поэтому ставка делается на более широкое представление об авиа-

ционном путешествии.

Немаловажная деталь: две трети пассажиров — деловые люди, по-нашему — командированные. Перед ними всегда стоит проблема не только своевременно совершить перелет, но и отдохнуть или получить рабочее помещение. И вот Lufthansa формулирует концепцию деловой поездки: «полет» + «отель», организует еще одно специальное подразделение Lufthansa Hotel и... начинает проектировать «жилище будущего» для деловых людей. Дизайнерское бюро Sam Interdesign в Штутгарте по заказу фирмы разработало своеобразный «строительный конструктор», позволяющий быстро и экономично возводить гостиничные комплексы и иметь в них такие варианты жилых помещений, которые в наибольшей степени учитывают образ жизни делового человека. Анализ и пересмотру подверглось все, что может вызвать недовольство человека, которому помещение нужно для проживания, работы и отдыха. В помещении эффективная система освещения; имеется система розеток, в том числе и предназначенных для подключения компьютера; вместо одного «универсального» стола — несколько разных столов для работы, еды и других занятий; платяного шкафа нет совсем — деловые люди не возят с собой громоздкий гардероб. В комнате предусмотрен «коммуникационный центр» с полным набором радиоэлектронных услуг, включая телевидение и возможность подключения персонального компьютера. По-новому рассмотрены функции ванной комнаты — это уже не просто помещение для нужд гигиены, но и место отдыха (в ванне не только моются, но и расслабляются и отдыхают, поэтому вода в ванне будет циркулировать с завихрениями). Кровать в номере не стоит постоянно на одном и том же месте — нажатием кнопки она может быть убрана в нишу, жилая комната приобретает вид офиса. Продумывается задача рационализации уборки, конструкция мебели (мебель покрывается лаком) и расположение ее таково, что пыль нигде не скапливается. Жилое и любое другое помещение в виде модуля изготавливается и пол-

ностью оснащается на заводе, все коммуникации размещаются в особых коридорах, «скрытых» и труднодоступных систем нет.

То, что авиакомпания занимается авангардным дизайном жилой среды для основного контингента своих пассажиров, лишний раз говорит о том, что уходит в прошлое время, когда авиакомпании были только перевозчиками, авиационный сервис исчерпывался транспортными услугами. Развитие наземное обслуживание не только предоставляет пассажирам дополнительные удобства, но и служит источником дополнительных средств для развития воздушных звеньев авиасервиса. Ведь самолеты дорожают, а системы наземного обслуживания пассажиров проектируются такими, что в изготовлении и эксплуатации они обходятся сравнительно дешево, а прибыль могут давать большую и устойчивую (проект Sam Interdesign на это и рассчитан).

К сожалению, эта сторона деятельности авиакомпаний осталась как бы «за кадром» выставки, хотя будущее воздушных сообщений определяет именно она. Воздушные пассажирские перевозки растут: ожидается, что к 2000 году они будут составлять 2 млрд. человек ежегодно. Никого не устраивает безрадостная картина толп пассажиров, не знающих, чем заняться до вылета и после прилета. Формируется практически заново индустрия наземного обслуживания авиапассажиров; архитекторы, дизайнеры и инженеры в развитых странах работают над технологией и оборудованием для быстрого и комфортабельного обслуживания всех видов, какие только может пожелать человек в аэропорту.

В 1991 году обещано проведение следующей выставки из серии «Техника аэропорта». Увидим ли мы на ней то, что составляет «лицо» авиационного сервиса?

Получено 24.04 89



10. Ручной металлодетектор. Фирма Oulokitri Electronics (Финляндия)

11. Диван для зон ожидания в аэровокзалах. Фирма Conran Design group (Великобритания)

Фото Н. В. МОШКИНА



Внимание!

Всесоюзный научно-исследовательский институт технической эстетики подготовил к изданию обзор

«ОБОРУДОВАНИЕ АЭРОВОКЗАЛОВ ЗА РУБЕЖОМ»

Этот обзор предоставит вам полную и детальную информацию об организации воздушных пассажирских перевозок за рубежом.

Он даст представление о том, что делается для обеспечения комфорта, качества обслуживания пассажиров и безопасности полетов, о функциональных и технических новшествах, в создании которых принимали участие дизайнеры и эргономисты. В частности, это компьютерные терминалы для продажи билетов и оплаты багажа по методу самообслуживания, багажные коммуникаторы, обеспечивающие сортировку чемоданов до нескольких сотен штук в минуту, новейшие устройства для обнаружения в багаже оружия и взрывчатки и многое другое.

Главное внимание в обзоре обращено на дизайнерские концепции развития аэропортов, направленные на то, чтобы увеличение пассажиропотоков не привело к ухудшению качества обслуживания людей в аэропортах.

Обзор «Оборудование аэровокзалов за рубежом» может стать полезным пособием не только для работников гражданского флота, но и для всех специалистов, занятых транспортным обслуживанием населения.

Новое издание распространяется по договорной цене.

Ориентировочная его цена — 6—10 рублей.

Окончательная цена определится после получения заявок.

Ваши заявки просим направлять по адресу: 129223 Москва, ВДНХ СССР, ВНИИТЭ, отдел № 17.

Дизайн на фоне «большого искусства»

По материалам Всесоюзной выставки дипломных работ художественных вузов СССР

А. Г. УСТИНОВ,
кандидат искусствоведения, ВНИИТЭ

Весной в Минске состоялось одно из знаменательных для нашей художественной культуры событий — XXII Всесоюзная выставка дипломных работ студентов художественных вузов СССР. К ней было приурочено расширенное заседание президиума Академии художеств СССР и состоящего при ней Научно-методического совета по эстетическому воспитанию и художественному образованию. Открывал выставку и руководил заседанием президент Академии художеств Б. С. Угаров.

Значимость этого когда-то рядового и привычного события состоит в том, что оно отразило состояние нашего художественного образования за целое пятилетие (1984—1988), включившего и годы происходящей в стране перестройки. Настоящие заметки отнюдь не претендуют на полный анализ этого события (хотя оно безусловно того заслуживает во всех аспектах — теоретическом, методическом, организационном и т. п.). Наша задача — попытаться понять место дизайнерского образования и его проблем во всей системе художественного образования, репрезентантом которой и явилась настоящая выставка и заседание президиума.

К определенным достижениям в сфере дизайнерского образования относится тот факт, что оно не только окончательно утвердило себя в системе художественного образования, но и на-

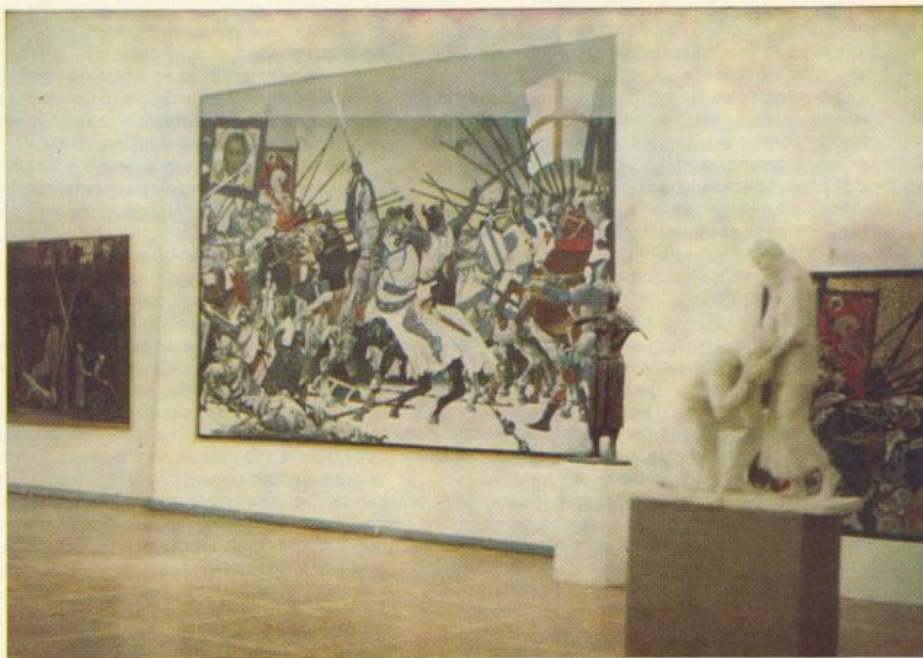


чинает входить в высший его эшелон — академический уровень (Тбилисская государственная академия художеств, Государственная академия художеств Латвийской ССР). Внешней объективной причиной для этого явились экономические и социально-культурные условия, сложившиеся в стране для самого дизайна и побуждающие художественные вузы включать и развивать в своих стенах подготовку дизайнеров. Но не менее важна и другая, внутренняя для дизайн-образования причина — сложившийся профессиональный корпус преподавателей дизайна, достаточно молодой, но уже имеет прочные традиции. К этому следует добавить растущую популярность дизайнерской профессии среди молодежи, что усиливает приток в вузы талантливых абитуриентов.

Обзор представленных на выставке



Фото
Д. Ф. Вилькина



3

дипломных дизайнерских проектов естественно было бы начать с основной специальности — промышленного дизайна. Но достижения в этой области, к сожалению, небольшие. Интересные проекты продемонстрировал Харьковский государственный художественно-промышленный институт: высвобождающее энергетическое средство дипломника А. И. Пономаренко (рук. А. Т. Рюмина), отличающееся, при некоторой фантастичности образа, достаточной конкретностью разработки; проект фотоувеличителя «Таврия» С. В. Китайгора (рук. Т. В. Костенко) и несколько проектов на автомобильную тему — автомобиль-дача И. А. Давыдова (рук. Ф. С. Бойченко), автомобиль малого класса А. В. Коваля (рук. И. В. Остапенко). Среди дипломных работ из Белорусского государственного театрально-художественного института выделя-

ются проекты «полусредового» характера — санитарно-гигиенический комплекс для дач и садовых участков С. А. Длотовской (рук. О. В. Чернышов) и комплект оборудования для парикмахерских салонов Е. Н. Китаевой (рук. А. Г. Мельников). Следует, наверное, назвать еще проект монорельсового транспорта, выполненный студентом Тбилисской академии художеств А. Г. Хомерики (рук. Р. П. Кацитадзе), детский велоконструктор «Комби» дипломницы МВХПУ (б. Строгановского) Г. П. Мухортовой (рук. А. А. Карху и Л. Н. Федоровский) и несколько проектов из области дизайн-графики, показанные дипломниками Государственного художественного института Эстонской ССР и ХХПИ.

Вот, пожалуй, и все из заметных проектов по тематике индустриального дизайна. Картина, мягко говоря, не очень

1. Разделы «Художественная керамика» и «Художественный текстиль». Набор посуды для современной кухни. Гончарная глина, эмали, дымление. С. И. КУПРИНА (рук. М. З. Гладкий); гобелен «Древний город». М. М. СКОРИК (рук. Е. С. Фащенко), Львовский государственный институт прикладного и декоративного искусства

2. Раздел «Художественная керамика и стекло». Декоративные вазы. Фарфор, роспись кобальтом. И. В. МИНЧЕНКО (рук. Н. С. Кочнева), ЛВХПУ

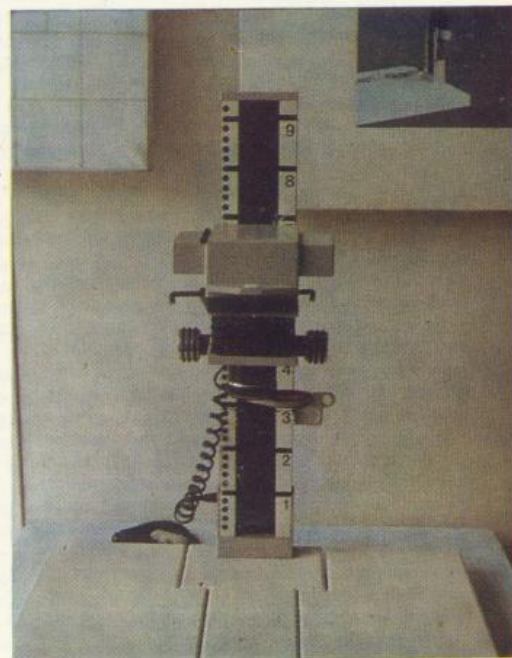
3. Фрагмент экспозиции по разделам «Скульптура» и «Монументальная живопись». Эскиз мозаики «Александр Невский. Битва на Чудском озере». А. К. БЫСТРОВ (рук. А. А. Мыльников); «Возвращение». С. Б. АЖИЕВ (рук. Б. А. Пленкин), Институт живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина

4. Раздел «Моделирование одежды». Коллекция женской нарядной одежды. И. С. ГУНДОРИНА (рук. Е. А. Косарева), ЛВХПУ

утешительная.

Конечно, в формировании такого впечатления сыграло роль элементарное масштабное несоответствие небольших планшетов и макетов, представляющих дизайнерские проекты, и законченных художественных произведений студентов живописных и скульптурных факультетов. К тому же с сожалением приходится констатировать недостаточное качественное выполнение макетов. Последнее — один из признаков общей для дизайнерских вузов беды: крайне бедной производственной базы, при которой студентам приходится делать макеты буквально чуть ли не «на колленке». Все это резко снижает впечат-

5. Раздел «Дизайн». Любительский фотоувеличитель «Таврия». Макет. С. В. КИТАЙГОРА (рук. Т. В. Костенко), ХХПИ

4
5

ление от дизайнерских проектов, нивелирует творческие находки студентов и преподавателей, особенно для непосвященных зрителей и тем более на фоне той принципиальной художественности, на основе которой строятся выставки подобного рода.

Но это — урок для организаторов выставки. А суть дела, конечно, не только в этом. Представляется, что если бы даже в выставочный зал вкатили «живые» автомобили или расставили «натуральное» кухонное оборудование, мало бы что изменилось: не изменился бы наш взгляд на соотношение искусств, на место и роль дизайна в нашей жизни и в нашей идеологии.

Любая художественная выставка, какой бы идее она ни была посвящена и под чьей бы эгидой ни организовывалась, какие бы жанры и направления искусства ни демонстрировала, всегда реально отражает состояние этой идеи, эгиды, направления, жанра и т. п. Если же говорить о наших официальных выставках, то они никогда не были «отражением жизни», как пытались утверждать их устроители и комментаторы. Они, скорее, выражали идею должноставания и были призваны иллюстрировать ту жизнь, которой еще нет, но которая «должна быть». Этой участи «социалистического реализма» не избежали, кстати говоря, не только художественные, но и промышленные выставки. Но тем не менее выставки всегда отражают действительное состояние тех отраслей нашей культуры, которые они представляют. И нет причин сомневаться в том, что минская выставка дипломных работ нашей художественной школы не оказалась исключением: она отразила состояние этой школы — в организационном, идеологическом и других планах.

Нет поэтому ничего удивительного в том, что дизайнерские проекты как бы затерялись на представительном фоне «большого искусства» — именно такое, исчезающее малое место занимает дизайн в нашей художественной культуре и, соответственно, в художественной школе. И этот факт следует обсудить особо, ибо в нем, как представляется, сконцентрированы и сравнительно старая проблема правомочности отнесения дизайна к искусствам (активно обсуждавшаяся в нашей теории в конце 50-х — начале 60-х годов), и беспомощность нашей дизайнерской практики, и актуальная для художественной теории и практики проблема нахождения места для авангардных течений, активнейшим образом входящих в нашу «перестроенную» художественную культуру, и, наконец, проблема единства самой этой культуры.

Мы отметили выше как положительный фактор самоутверждение дизайна в системе художественного образования. Но этот процесс происходил и до сих пор происходит отнюдь не безболезненно. Внешне, конъюнктурно это проявляется иногда в некоторой финансовой и кадровой «дискриминации» дизайнерских факультетов, отделений, кафедр. И ведь действительно, при всеобщей бедности, если не сказать нищете, наших художественных учебных заведений, кому в этом плане отдать предпочтение? Конечно, основе основ нашей художественной культуры — традиционным изобразительным и декоративно-прикладным искусствам.

Но дело не только, и даже не столько в этом, а в своеобразных морально-

психологических препятствиях «вживания» дизайна в живое тело устоявшихся художественных школ, для которых дизайн до сих пор представляется элементом чуть ли не чужеродным. Ведь такие кафедры художественно-промышленных вузов, как кафедры интерьеров, мебели, текстиля, керамики, стекла, отнюдь не настроены даже отчасти считать себя дизайнерскими, хотя в мировой практике давно уже утвердилось — как дизайнерские специальности — дизайн интерьеров, дизайн мебели, текстильный дизайн и т. д. В наших вузах существует устойчивая традиция готовить по всем этим специальностям художников, но не дизайнеров. С оговорками студенты этих кафедр могут получить дизайнерские задания, например спроектировать посуду (не для торжественных приемов, а для общепита). А ведь дизайн, во-первых, отнюдь не претендует на замещение декоративно-прикладных искусств и, во-вторых, дизайнеры прекрасно понимают, на какой почве они возникли и существуют и кто является их ближайшими союзниками в искусстве. Но традиция есть традиция...

Однако недопонимание, недооценка прогрессивности дизайна порою обращается против самих же апологетов «чистоты» декоративно-прикладного искусства. К примеру, представленные на минской выставке проекты интерьеров, претендующие на отнесение их к искусству архитектуры, на деле оказываются лишь оформительскими. Этим страдают даже проекты таких утилитарных помещений, как больничные (интерьеры 20-й больницы г. Харькова, ХХПИ), не говоря уже об интерьерах «парадного» типа, представленных другими вузами. Это — тоже традиция. Но хороша ли эта традиция — вырывать отдельные помещения из общего архитектурного замысла здания и отдельно заниматься их художественным оформлением? Или выдергивать это частное направление из общего контекста развития современной архитектуры, оперирующей в интерьерах разветвленными и мощными системами инженерирования воздуха, механики трансформации помещений и т. д. Приведение всего этого в художественное единство, а не размещение по стенам «художественных элементов» — вот задача одновременно и архитектуры и современного дизайна интерьеров. Но ведь этому нужно учить, а серьезное изучение инженерии опять-таки не в традиции, да и не может быть в традиции художественных вузов. Но нужно и называть вещи своими именами: оформитель — так оформитель, и не нужно внушать студенту мысль, что он «архитектор интерьеров». Похожая мысль прозвучала на пленуме в выступлениях профессора Института живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина А. В. Жука, заметившего, что сейчас дипломы архитектора выдают и строительные, и политехнические и даже гидромелиоративные и сельскохозяйственные вузы и это ведет к обесцениванию профессии, к потере статуса архитектора как мастера именно архитектуры, а не чего-либо еще.

Стремление к «чистоте» профессии обнаруживается (интересно, под влиянием традиции художественных вузов или почему-либо еще?) и на ряде кафедр промышленного искусства. И это явилось одним из оснований для по-

становки на пленуме вопроса о том, где готовить дизайнеров. В методическом ключе этот вопрос трансформировался в вопрос об отношении дизайнерского образования к академической системе подготовки художников.

Выступивший на пленуме заведующий кафедрой промышленного искусства БГТХИ О. В. Чернышов принципиально считает, что дизайнеров нужно готовить в особом, автономном вузе, где можно создать собственные, специфичные именно для дизайна программы и учебные планы. Это, в частности, даст возможность освободиться от академических методик обучения общехудожественным дисциплинам, требующих затраты огромного количества учебного времени на срисовывание натуры, и в то же время не даст творческих, проектных, композиционных навыков владения рисунком, колористикой, пластикой, которые только и нужны профессиональному дизайнеру. Отличными от существующих в академических вузах должны стать и курсы общественных наук, истории искусств и некоторые другие.

Логика в этой позиции есть. И не только логика — положительный опыт ряда зарубежных стран служит подкреплением этой позиции. Но тот же зарубежный опыт демонстрирует и другие формы организации подготовки дизайнеров — в составе художественных вузов, университетов, политехнических вузов, местных художественных школ и т. д. И это не ведет к потере профессии в том плане, о котором говорил А. В. Жук, а объясняется, с одной стороны, колоссальным диапазоном дизайн-деятельности и, с другой стороны, некоторой расплывчатостью самого определения профессии, существующей до сих пор. Соответственно, в зарубежных дизайнерских учебных заведениях резко варьируются и методы обучения, в том числе обучения общехудожественным дисциплинам в их объеме и содержании.

Что касается отечественной дизайнерской школы, то она корнями уходит в старое Строгановское училище и Училище барона Штиглица, где академические традиции были очень сильны, а также в методики ВХУТЕМАСа — ВХУТЕИНа, где эти традиции были сильно поколеблены. Вопрос о связи и различии методов подготовки дизайнеров имеет, стало быть, не только современные основания, но и исторические корни. Вопрос этот отнюдь не прост. Прояснению его могло бы послужить обращение к исконной для искусства проблеме взаимоотношения между академизмом и модернизмом, имея в виду принципиально модернистский характер искусства дизайна. На пленуме эта проблема актуализировалась отнюдь, конечно, не дизайнера ради. В самой сложившейся академической структуре художественного образования обнаруживаются «болевы точки», касающиеся прежде всего натиска авангарда в современной нашей художественной жизни. Ситуация, правда, не нова: на то и «академизм», чтобы ему противостоял «авангардизм». Но сейчас этот вечный конфликт приобретает особую окраску и с точки зрения дизайн-образования.

На пленуме Академии художеств в Минске, при всем его единодушии, выявились и определенные претензии на свободу педагогов в выборе направлений в воспитании художников. Так,

Дальневосточный педагогический институт искусств высказал пожелание об ослаблении жестких академических нормативов, мешающих воспитанию современного художественного мировоззрения. Доцент Львовского государственного института прикладного и декоративного искусства Л. В. Токарь заявила, что художественные вузы находятся под материальным и идеологическим гнетом, что нет возможности обмена опытом с зарубежными художественными школами и что в результате все наши художественные школы — «ровные». Определение вполне знаменательное, достаточно точно характеризующее и выставку.

Более детально и с искусствоведческими позициями это положение проанализировал кандидат искусствоведения Е. В. Зайцев. Он отметил, что в экспозиции этой выставки мало видимых изменений по сравнению с выставкой, прошедшей пять лет назад. Даже в лучших дипломных работах (а заметим, что только они и представлены на выставке) преобладает ученическое начало, работа «под мастера», самостоятельный взгляд на тему крайне редок. Между тем именно сегодня очень важно, подчеркнул Е. В. Зайцев, воспитание в студенте активной позиции по отношению к жизни и к направлениям искусства. И не нужно бояться на выставках показывать и поиски, и находки, и даже неудачи — все это достойно обсуждений, дискуссий, которые сейчас как бы обходят стороной художественную школу, но широко ведутся в художественной практике.

Все это было высказано, главным образом, по адресу изобразительных искусств. Но при внимательном рассмотрении может быть отнесено и к промышленному искусству.

В частности, наша академия сильна реализмом в искусстве. В сфере дизайнерского образования понятие реализма, как это ни парадоксально, тоже существует, оно трактуется, в основном, как «связь с производством» и «учет человеческого фактора». Но вряд ли можно только и ориентироваться на нашу отсталую промышленность, а человеческий фактор сводить лишь к эргономике. Дизайн по сути своей всегда находится на острие научно-технического прогресса, и в целом — в активном русле развития культуры, а потому по духу он близок и к авангарду в искусстве.

Совершенно необходимо отметить, что на минской академической выставке были работы, сумевшие продемонстрировать этот факт. Пожалуй, наиболее показателен в этом отношении был проект студента из Львова Ю. Р. Калинина (рук. С. П. Мигаль и В. М. Тарнавский) на тему оборудования домов приусадебного типа. Проект показал возможности авангардного дизайна, пусть несколько и утопического для наших условий, но одновременно и реального, отвечающего современным идеям дизайнерского мышления.

К чести Львовского государственного института прикладного и декоративного искусства можно отнести и то, что он представил не только лучшие, но и разные решения одной и той же темы. Это — единственная и вполне удавшаяся попытка показать не «успехи» вуза, а творческие достижения дизайнерской педагогики. На тему тех же приусадебных интерьеров была представлена, по сути, детально разрабо-

танная дизайн-программа — с вариантами, системой конструктивно-модульной координации, ансамблевым подходом к колористическому решению интерьеров и оборудования (студент Р. Я. Драган, рук. Б. Ф. Курлищук).

Этот же институт показал хорошие образцы дизайна одежды, например, для школьников под девизом «Знание». Это проект именно одежды, а не «школьной формы». Выполнена она в молодежном стиле, из модной «варёнки» для брюк, курток и платьев, из контрастных тканей для рубашек. При таком скромном наборе материалов и едином стилистическом приеме получилось большое разнообразие в комплексе. Знаменитая дизайнерская комбинаторика оказалась здесь продуктивной в художественном отношении. То же можно сказать о коллекции трикотажных комплексов под девизом «Шахматный дебют», выполненный И. В. Халаимовой (рук. С. М. Заблочкина): композиционное оперирование всего лишь одним клетчатым рисунком дало богатейшее впечатление — от изысканности до барочной роскоши. Таким формалистическим, с точки зрения академизма, композиционным приемам может научить та дизайнерская пропедевтика, которая восходит к школам Баухауза и ВХУТЕМАСа.

Подход, продемонстрированный преподавателями из Львова, можно было бы отнести к модному сейчас «плюрализму». Но здесь важно само ощущение раскрепощенности (и студентов и преподавателей) в выработке творческих концепций и их трактовке — оно основа этого «плюрализма», который необходим искусству как воздух.

Кафедры других декоративно-прикладных искусств, помимо традиционных произведений (сервизов, наборов), тоже представили ряд достаточно свободных и современных композиций. Особенно это относится к gobелам МВХПУ, ЛВХПУ, того же Львовского института и других, а также к композициям из стекла, металла, выполненным в ЛВХПУ.

Таким образом, какие-то движения в сторону современности на выставке явно наметились. По отношению к дипломным работам по разделу живописи и скульптуры этого сказать, пожалуй, нельзя. Но отрицает ли это саму идею академической системы подготовки художников? Думается, что все-таки нет. Выступления представителей профессорско-преподавательского состава академических вузов звучали в этом отношении вполне убедительно. Так, Л. Павлов (факультет теории и истории искусств Института им. И. Е. Репина) сказал, что любая школа это прежде всего система, а таковой является и академическая школа, и ни при каких условиях перестройки недопустимо разрушать эту систему, ибо это будет подобно выплескиванию ребенка вместе с водой. Другие выступавшие подчеркивали, что такой прочной системы художественного образования не осталось практически нигде в мире и что она является нашим национальным завоеванием и достоянием, которое нужно всемерно хранить. Что же касается авангардизма, то и он, судя по опыту Пикассо или Дали, требует глубокого профессионализма, а вне этого любой авангардизм — псевдоискусство; как сказал тот же архитектор А. В. Жук — «можно выдавать себя за авангардиста, ничего не умея».

Во всех этих выступлениях звучало главное: не может никакое художественное образование, в том числе и дизайнерское, существовать без освоения глубоких традиций художественной школы, за два с лишним столетия отстоявшихся в системе российской Академии художеств. Касаясь конкретно дизайна, президент академии Б. С. Угаров отметил, что «дизайн нуждается в проникновении в него высокого искусства». К этому мнению присоединился действительный член Академии художеств К. И. Рождественский, выступивший специальным рецензентом по декоративно-прикладному искусству и дизайнеру: «дизайнер — прежде всего художник, и нигде, кроме как в среде художников, воспитываться не может». Проректор ХХПИ В. Ф. Константинов заявил, что длительное существование этого института как преимущественно художественно-промышленного не эффективно и для самого дизайнера, что нужно взаимодействие искусств и именно поэтому ХХПИ приступил к восстановлению факультетов станковых искусств.

Со всем этим трудно не согласиться. Конечно, могут быть вполне эффективны и другие, не академические методы подготовки дизайнеров. Но нужно иметь в виду и то важное обстоятельство, что в создании, сохранении и развитии нашей художественной культуры именно изобразительным искусствам принадлежит ведущая роль. По отношению конкретно к дизайну два с половиной года назад К. М. Кантор написал: «До сих пор не объяснен, не понят, не прочтучивая исторический парадокс, заключающийся в том, что без изобразительного искусства дизайн существовать не может»¹. Однако он тут же подчеркнул: «а только с таким, какое у нас сейчас преобладает (как бы оно ни было интересно и общественно ценно само по себе), дизайну также делать нечего». Нужна, в частности, полная свобода жанров и направлений в искусстве, поскольку именно широкий диапазон его обеспечивает тот идеальный контекст, в котором развивается дизайн. «Если бы», — продолжал там же К. М. Кантор, — советское изобразительное искусство сумело бы стать новым умозрением в красках», то живопись бы выиграла, а градостроительство, архитектура и дизайн только тогда бы смогли «расправить крылья»... Я убежден, что если в изобразительном искусстве все останется по-прежнему, это отрицательно скажется на всех видах искусства, на всем духовном производстве».

За время, прошедшее после опубликования этой статьи, многое в нашем искусстве изменилось. Но совершенно очевидно, что должны произойти и какие-то внутренние, структурные изменения и в системе академического образования, волею судьбы в нашей стране лежащего в основе подготовки художников всех специальностей. К такому основному выводу приводит наш краткий обзор минской выставки дипломных работ художественных вузов СССР.

¹ КАНТОР Карл. Как быть с дизайном? // Декоративное искусство СССР. 1987. № 7. С. 15.

Всемирный форум дизайнеров

18 октября в Нагое (Япония) в специально выстроенном здании на 3 тысячи человек на территории Всемирной выставки дизайна откроется очередной XVI Конгресс ИКСИД. Он продлится четыре дня.

Оргкомитет конгресса в лице своего президента Морохоси Кадзуо сформулировал три основные задачи этого всемирного форума дизайнеров, который соберет широкий круг представителей профессии от маститых мастеров до студентов:

— показать важность связи между поколениями и позволить молодым дизайнерам набраться опыта у старших коллег;

— дать возможность познакомиться с крупными личностями дизайна и их произведениями, которые как бы входят в XXI век;

— вызвать в сердцах современников глубокий отклик по отношению к дизайну и создаваемым им культурным ценностям.

С учетом этих задач оргкомитет подготовил рабочую программу конгресса. В первый его день после торжественной церемонии открытия будут заслушаны доклады, вводящие в основную тему конгресса. Их сделают Лизл Уотсон (Великобритания) — видный ученый, исследующий проблемы философии, психологии поведения человека и происхождения мышления, а также выдающийся архитектор современности Арата Исозаки (Япония), автор многих проектов зданий общественных и культурных учреждений в стране и за рубежом.

Основная тема конгресса — «**Возникающий ландшафт: порядок и эстетика в век информации**». Формулировка эта неоднозначна и допускает различные интерпретации. Слова «порядок и эстетика», на наш взгляд, наиболее точно можно было бы передать старинными русскими понятиями «строй и лепота». Но обратимся к истолкованию, которое дают сами авторы темы. Они полагают, что сегодня важна не столько форма вновь появляющихся отдельных вещей, сколько облик и смысл всего окружающего человека предметно-пространственного мира, ландшафт которого вырастает в наших глазах, закладывая основы материально-духовной культуры будущего.

Организаторы считают: «XX век — это век дизайна. Индустриализация, которая формировала, начиная с эпохи промышленной революции, современное общество, достигла полного расцвета. Исследования и разработки позволили облечь в конкретную форму человеческие мечты и желания. Одна вещь сменяла другую с нарастающей быстротой, приобретая все большую мощь и высокомерие по отношению к человеку. Дизайн выполнял задачу делать эти вещи красивее, удобнее и приятнее. Эта его функция привела нас к процветанию, которым мы сегодня наслаждаемся. Принимая во внимание, что XXI век не за горами, мы понимаем, что общество, в котором мы живем, ждут перемены. Приближение к **обществу информации** влечет за собой далеко идущие последствия, постепенно трансформируя наш образ жизни и делая дизайн

предметом дискуссии во всех затрагиваемых им сферах. Если дизайн действительно представляет собой деятельность, которая несет мощную энергию вещей, кристаллизуя их как факты культуры, едва ли можно найти какую-либо иную эпоху, когда бы он был более необходим, чем сегодня... Мир вещей — это такой мир, в котором материал общества информации должен преобразовываться и реконструироваться таким образом, чтобы отражать наши ценности. Ключевым является вопрос о том, какое именно будущее — какой возникающий ландшафт предметно-пространственной среды — нас ждет, как «вещи» будут воздействовать на всех нас и даже как будет пробуждаться по отношению к этим «вещам» образная ментальность человека».

В соответствии с разнообразием этих проблем конгресс должен попытаться обозначить границы «возникающего ландшафта» путем обсуждения широкого спектра вопросов современного дизайна. Все обсуждения будут проходить при заинтересованном участии неспециалистов, проявляющих большое внимание к дизайну.

Во второй день конгресса состоятся рабочие секционные заседания. Устроители ввели для их организации интересную метафору. По их мысли, мир дизайна и окружающее его культурное пространство можно уподобить космосу. Конгресс в целом можно сравнить с солнечной системой, включающей семь планет — тематических групп, разделяющихся на проблемные секции. Назовем их.

I ПЛАНЕТА. ДИЗАЙН XX ВЕКА

Концепции и путь развития дизайна в индустриальном обществе, его влияние на жизнь в целом, расцвет дизайна XX века в трех измерениях: общество, техника и человечество, сегодняшние проблемы в процессе движения к веку информации — эти и некоторые другие темы станут объектом дискуссии. На этой «планете» будут работать три секции.

Универсальность и уникальность общества. Здесь будут рассмотрены под углом зрения дизайна взаимосвязь между обществом и индивидуумом, интернационализмом и локальными интересами, изменением и постоянством. Участники попытаются обобщить эти категории, проанализировать современную ситуацию и предсказать направления развития дизайна в будущем.

Техника и технология. Техника XX века и, в частности, развитие ее концепций и современных технологий, эффект и роль технического прогресса, научные методы, относящиеся к дизайну, технология массового производства, развивающаяся система сбыта товаров, современная информационная сеть — вот вопросы этой секции.

Человечество и расширение знаний. Будут обсуждаться вопросы расширяющегося мира знаний и их влияние на дизайн.

II ПЛАНЕТА. ОСЬ ДИЗАЙНА

Современный дизайн — сложное образование, разветвляющееся в различных направлениях. Должно быть в общих чертах определено охватываемое дизайном пространство и установлена ось координат, которая даст участникам возможность рассмотреть нашу современную эру как бы в разрезе. Работать будут девять секций.

Изменение и распространение. Изменение возникает в результате передачи информации, но всегда ли информация передается точно и беспрепятственно? Почему одни концепции остаются изолированными в пределах породившей их культуры, в то время как другие получают широкое распространение? Должна быть изучена структура распространения информации в дизайне.

Компьютеризация. Можем ли мы подружиться с компьютерами? Наша способность использования информации продолжает возрастать, но программное обеспечение, применяемое для управления информацией, становится все сложнее. Следует оценить вклад компьютерной техники в дизайн.

Транспортировка. Секция обсудит значение транспортировки в современном веке информации.

Беспокойство и покой души. Что можно сделать для решения стоящих перед современным человечеством проблем — таких, например, как старение, физические недостатки, безопасность и качество окружающей среды. Поиск решений этих проблем средствами дизайна.

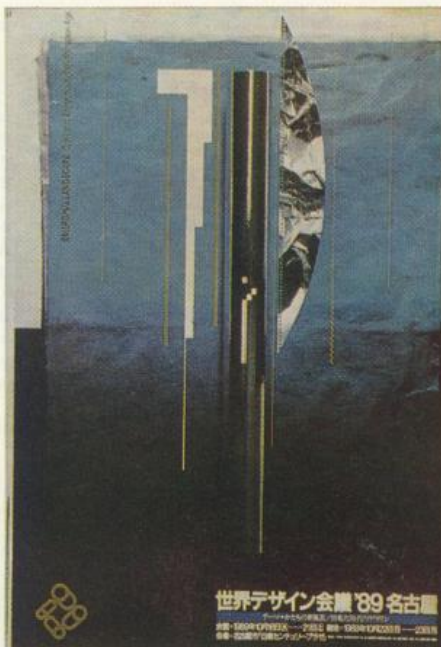
Новейшие технологии. Новейшие технические и технологические возможности ведут к миниатюризации элементной базы изделий, порождающей тенденцию последних к «визуальному исчезновению». Секция обсудит проблему возможностей дизайна, возникающих из этой тенденции.

Массовое производство. Мир становится все более разнообразным и в то же время все более специализированным. Необходимо оценить способность массового производства и распределения удовлетворять запросы людей.

Интернационализация дизайна. Дизайнеров-профессионалов можно обнаружить в специфических областях экономики и дизайна во многих странах. Будет рассмотрена роль дизайна в нашем интернационализованном индустриальном обществе и определены различия в этой области в разных странах.

Содействие развитию дизайна. Оценивая программы и результаты содействия развитию дизайна, применительно к условиям каждой страны, секция изучит перспективы поддержки дизайна, исходящей от государства, экономики и общественности в целях его развития, более широкого и эффективного использования.

Образование. Обучение подрастающих поколений дает возможность воспроизводства и трансляции культуры, ее



дальнейшего развития. Участники поднимут проблемы преемственности дизайнерского образования, начиная с Баухауза. Попутно будет решаться вопрос о приоритете формы или концепции в процессе обучения будущих дизайнеров. Предстоит рассмотреть значение и роль дизайнерского образования для современного общества.

III ПЛАНЕТА. ДИЗАЙН, ПРОЕКТИРУЮЩИЙ БУДУЩЕЕ

Можно ли создать наиболее близкий к реальности образ наступающего века? Участники конгресса попытаются рассмотреть и обобщить различные взгляды на новые дизайнерские проекты, моделирующие будущее.

Автомобильный дизайн. Производство автомобилей превратилось в ведущую отрасль промышленности, ориентирующуюся на дизайн. Представители известных автомобильных фирм Японии, Америки и Европы поделятся своими надеждами и планами на XXI век.

Дизайн навстречу XXI веку. Ведущие специалисты, занявшие важное положение в нашем сложном современном обществе и делающие значительные успехи, расскажут о своем видении образов грядущего века.

Интергород. Город следует рассматривать как единый объект дизайна с акцентом на социальном аспекте. Участники обсудят проблемы развития городского дизайна.

IV ПЛАНЕТА. СТИМУЛИРОВАНИЕ ДИЗАЙНА

Здесь предполагается обсудить широкий веер стимулов дизайна, заимствованных из других сфер деятельности.

Красота в науке. Рассматривая красоту с позиции пионеров современной науки, эта секция обогатит наше представление о дизайнерском творчестве.

Стимулирование творчества. Участники исследуют новые источники фантазии, порожденные миром театра, кино и музыки, а также выскажут свое понимание формы в дизайне в современный век информации.

Новые формы жизни. Дискутируя на тему новых форм жизни, таких, например, как роботы или организмы, созданные биотехнологией, участники ответят на вопросы: что современный дизайн может сделать для развития искусственного мира? Какие социальные аспекты будут при этом затронуты?

V ПЛАНЕТА. ДИЗАЙН РАЗВЛЕЧЕНИЙ
Общая тема — разносторонние формы рекреационного дизайна и его возможности в будущем.

Игровые формы. Центр внимания этой секции — изучение возможности дизайна формировать составные элементы игры и поиск корней игрового творчества.

Эволюция мультипликации. Привлекательность и секреты мультипликации, развивающей зрительское воображение и создающей внутренний фантастический мир, а также влияние дизайна на эту область.

Средства городского комфорта. Секция обсудит будущее современных средств комфорта от индивидуальных приборов и вещей до рекреационного оборудования города — гигантских лабиринтов игровых заведений, семейных компьютерных игр и др.

VI ПЛАНЕТА. ЯПОНСКИЙ ДИЗАЙН

Каков вклад японского образа мышления в развитие цивилизации? Японская самобытность с трех точек зрения: люди, жизнь и организация.

Четыре времени года и японцы. Как влияет смена сезонов на повседневную жизнь японца? Восприимчивость и само-

бытность японцев с точки зрения дизайна.

Японский вариант образа жизни. Японский стиль жизни активно формировался под влиянием зарубежной культуры. Секция проанализирует новую фазу развития образа жизни японцев с позиций дизайна.

Менеджмент: японский вариант. Секция проанализирует специфические характеристики японского стиля менеджмента, который привлекает внимание всего мира. Будет дана оценка роли дизайна в японском менеджменте.

VII ПЛАНЕТА. ЯПОНСКАЯ МАСТЕРСКАЯ

Эта планета сфокусирует внимание на важности современных методов в традиционной японской технологии.

Качество. От натуральных тканей до синтетических материалов, от кимоно до космических скафандров. Секция изучит возможности, которые дают дизайну различные материалы.

Гончарное дело и керамика. Используя гончарное дело и керамику в качестве примера, секция проследит удивительный процесс эволюции от традиционных ремесленных приемов до современных супертехнологий.

Сохранение наследия. Секция займется поиском путей сохранения и поддержки сфер промышленности, где применяется традиционная технология: лаки, фейерверки и др.

Перечисленные 27 секций, как видно даже из беглой их характеристики, охватят многочисленные аспекты и среды современного и будущего дизайна в его фундаментальных функциях и взаимовлияниях с различными сферами, начиная с культуры и кончая техникой.

Третий день конгресса — экскурсионный. Участникам предлагается ознакомление в разных городах с традиционными японскими ремеслами и современным производством керамики, фарфора, текстиля, мебели, с достопримечательностями старины. Гости посетят также концерны Toyota, Yamaha, Nippon.

Конгресс будет сопровождать специальные мероприятия:

— выставка «Большой дизайн» с показом шедевров мирового дизайна XX века;

— персональная презентация дизайнерских работ участников конгресса;

— выставка премированных работ международного конкурса «Дизайн будущего»;

— «Форум» — встречи широкой публики с ведущими участниками конгресса;

— «Студенческий городок» — место обмена новыми идеями, назначение которого — «впрыскивание в конгресс молодого творческого задора», показ работ, выполненных с применением новых проектных средств (городок будет организован и управляться самими студентами);

— знакомство с результатами проектного семинара «Интердизайн» на тему «Жизнь с водой» (среди участников которого будут и советские дизайнеры и где в качестве координатора наряду с японцем Я. Суге, американцем К. Вудрингом будет работать и советский дизайнер Д. Азрикан).

Наконец, главным объектом внимания участников станет сама Всемирная выставка дизайна, по отношению к которой теперь уже конгресс является «сопровождающим мероприятием».

В. М. ЧИГАРЬКОВ, правление СД СССР

Глядя на город

Накопившиеся в экологии проблемы вызвали к жизни новое направление науки — видеоэкологию. Она занимается в том числе и изучением видимой среды города.

В. А. ФИЛИН,
доктор биологических наук,
Институт нормальной физиологии
им. П. К. Анохина, Москва

Урбанизация, как известно, внесла существенные изменения в жизнь человека. И касается это не только плохого воздуха, загрязненной воды и повышенной радиации, о которых много и часто говорят в связи с экологическими проблемами. Резко изменилась видимая среда человека, ее цветовая гамма, структура окружающего пространства. Господство темно-серого цвета, огромное количество больших плоских поверхностей, преобладание прямых линий и прямых углов, статичность большей части объектов — все это имеет очень большое значение для жизнедеятельности человека, в частности, для его зрения. И если к естественной природной среде глаза эволюционно приспособились за многие миллионы лет, то в городской среде он оказался сравнительно недавно, по существу, только в XX веке. Естественно, за это время не могли перестроиться основные механизмы зрительного восприятия. А ведь постоянное видимое поле, его насыщенность зрительными элементами оказывает воздействие на состояние человека, действует так же, как любой другой экологический фактор.

Начав с прошлого года разрабатывать тему экологии, наш журнал предоставляет сегодня слово доктору биологических наук В. А. Филину, одному из родоначальников научного направления — видеоэкологии.

Как и в других областях экологии, в экологии города назрело много вопросов, требующих срочного решения — в противном случае дело может приобрести непоправимый характер. А рассмотрение проблем видеоурбазологии надо начинать с изложения новых данных о механизме движений глаз, которые позволили нам обратить внимание на роль постоянного видимого поля как экологического фактора.

Видимое поле и его насыщенность зрительными элементами. Зрительное восприятие окружающего пространства достигается совместной работой сенсорного и двигательного аппаратов глаз. Причем, как свидетельствуют последние данные [1—3], двигательный аппарат глаз работает в активном режиме, что и обеспечивает непрерывное сканирование видимого пространства. Иными словами, в большинстве случаев первично движение глаз — увиденная же часть пространства или его отдельная деталь, за которую «зацепился» глаз, становятся как бы его следствием. Это новое представление о механизме быстрых движений глаз — саккад — резко отличается от распространенного мнения, базирующегося на представлении о том, что саккада есть ответная

реакция на какой-либо раздражитель (свет, звук, касание) [4—6].

Существует множество данных, доказывающих положение об активной роли саккад. Наиболее веский аргумент в пользу этой точки зрения — фактически одинаковое распределение межсаккадических интервалов при различных условиях наблюдения. Например, при фиксации неподвижной точки и во время сна они практически одни и те же [1, 3]. Одинаково распределяются интервалы у зрячих в темноте и у новорожденных во время сна [7]. Более того, такое же распределение интервалов было и при свободном рассматривании картины пятью испытуемыми [8].

Режим работы саккадического цент-

гродвигательная система должна выбрать совершенно определенную саккаду, выбор касается не всех трех ее параметров одновременно (интервал, амплитуда, направление), а только одного или двух, к примеру, амплитуды и направления. Третий параметр, в данном случае интервал, задается готовым — в виде автоматии саккад [1—3, 7]. Благодаря этому достигается необходимое быстродействие зрительного восприятия. Легко себе представить, насколько сложна была бы работа глазодвигательного аппарата, если бы он каждый раз «думал» о том, какой должна быть саккада. Один ученый заметил, что если бы сороконожка каждый раз думала, с какой ноги начинать перемещение, она бы не сдвинулась



ра [1, 3, 7] зависит от наличия в поле зрения видимых объектов или от яркости света. В темноте, в безориентирном пространстве амплитуда саккад увеличивается в несколько раз, тогда как интервал между ними и их ориентация остаются практически неизменными. Иными словами, саккады как бы стремятся к минимизации, то есть к более экономному виду деятельности. Что же является запускающим сигналом для саккадического центра — сам свет или наличие видимых объектов? Исследования показали, что определяющим фактором является наличие видимых объектов в поле зрения. Об этом же свидетельствуют и данные слабоблудящих, у которых, как известно, различительная способность резко снижена, и видимое поле приближается у них к безориентирному полю. Длительное пребывание в таком поле приводит к увеличению амплитуды саккад и к появлению асимметрии в их ориентации [2].

По нашим подсчетам, большую часть времени (примерно около 70%) саккадический центр работает в собственном режиме, то есть при характерных для данного испытуемого частоте, амплитуде и ориентации саккад. Если же

с места. Такая ситуация могла бы возникнуть и с движениями глаз, не работай глазодвигательный аппарат в режиме автоматии.

Гомогенные поля в городских условиях. Однообразные видимые поля с малой насыщенностью зрительными элементами мы назвали гомогенными [9]. У слабоблудящих гомогензация видимого поля происходит в результате ухудшения различительной способности зрения. Но аналогичное поле может возникнуть и в силу самого видимого поля. В такой среде человек оказывается, например, при работе в шахте — вокруг черный уголь. Длительное пребывание в такой видимой среде приводит, как и у слабоблудящих, к нарушению автоматии саккад [1—2]. В 20—30-е годы широкое распространение среди шахтеров получило профессиональное заболевание — углекопный нистагм [10—13]. Он причинял шахтерам много неприятностей — ухудшалось зрительное восприятие, появлялись головная боль, тошнота и рвота. В 1930 году одна английская шахта выплатила по инвалидности, связанной с этой болезнью, 500 тысяч фунтов стерлингов.

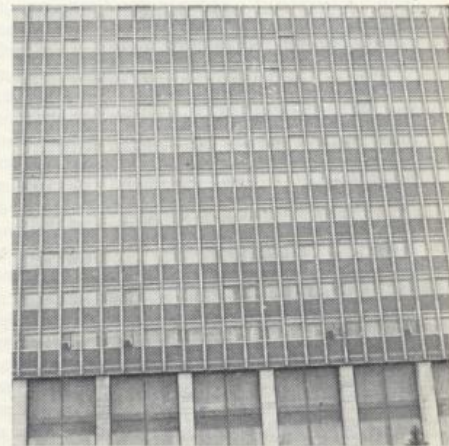
В нашей стране для борьбы с углекопным нистагмом была создана прави-

тельственная комиссия под руководством академика П. П. Лазарева. Комиссия проделала большую работу, но истинных причин появления углекопного нистагма так и не было найдено. Анализируя данные тех лет и зная о закономерностях саккадической деятельности, мы пришли к выводу, что основной причиной углекопного нистагма является гомогенное видимое поле. В этом лишний раз убеждает тот факт, что количество нистагматиков четко коррелировало с видимым полем — число заболевших было чаще при добыче мелкого угля, который создавал большую гомогенность видимого поля, чем крупный уголь [13]. Нистагм чаще встречался у забойщиков, которые больше находились в однообразной гомо-

форта. Дело в том, что в гомогенной среде после очередной саккады в мозг поступает недостаточно информации, иными словами, после совершенного действия — саккады — нет подтверждения этому действию, в результате чего зрительная система оказывается как бы в заблуждении, что неизбежно ведет к неприятным ощущениям. В естественной среде, например в лесу, где мало плоских поверхностей, зато преобладают острые и кривые углы, разнообразие по толщине линии, где все в движении, такая ситуация практически исключена, ибо как для автоматии дыхания необходим воздух, так и для автоматии саккад необходимы зрительные объекты. К сожалению, гомогенных полей, в которых глаз не может полно-

мами зрения.

«Агрессивные поля» в городских условиях. Гомогенные поля — не единственное бедствие для зрения горожанина. Не меньшие неприятности доставляют ему и «агрессивные поля». Термин «агрессивные поля» заимствован нами у художника из ФРГ Г. Юккера, выставка которого демонстрировалась недавно в Москве. Одно из его произведений, представляющее плоскость размером $2 \times 1,5$ м, в которую напояли вбиты гвозди (один гвоздь на 2×2 см), называлось именно так. Нам показалось, что название полностью соответствует ощущению, которое вызывает эта «картина». Глядя на это полотно даже с небольшого расстояния, человек видит только равномерно рас-



генной видимой среде, и реже у откатчиков.

Аналогичное нарушение автоматии саккад возникает у младенцев в возрасте от 3 до 18 месяцев при воспитании их в затемненных условиях, что раньше, особенно в крестьянских семьях, было не так уж редко [14]. Таким образом, всегда, когда человек оказывается в гомогенной видимой среде, происходит ли это в результате слабо-видения, слепоты, работы в шахте или же из-за воспитания детей в затемненной комнате, возникает нарушение автоматии саккад.

При современных индустриальных методах градостроительства в видимом поле горожанина очень много гомогенных видимых полей; это стены огромных размеров, это глухие заборы, это подземные переходы и асфальтовое покрытие. При взгляде на иное здание, «собранный» из огромного количества одинаковых невыразительных блоков, глазу не за что «зацепиться». Это становится сигналом для перехода саккадической системы на новый, максимальный, режим работы в поисках «точки опоры». Но и такой режим не приводит к желаемому результату, и у горожанина возникает ощущение диском-

ценно функционировать, в наших городах чрезвычайно много и число их год от года увеличивается. Архитекторы справедливо говорят, что состояние наших городов катастрофично, что пора возродить, воссоздать нормальную, естественную жизнь убогим поселениям, которые зовутся городами [15].

В гомогенной видимой среде не могут работать и многие другие механизмы зрительного анализатора. В частности, в таких условиях затрудняется работа бинокулярного аппарата, так как импульсом к слиянию двух изображений правого и левого глаз является несовпадение их контуров, а они-то как раз и отсутствуют в гомогенном поле. Это приводит к нарушению согласованных действий глаз — они как бы разобщаются и каждый из них на некоторое время принадежит сам себе. При переводе взора с гомогенной стены на четкий объект в этом случае иногда возникает двоение. Можно утверждать поэтому, что декор зданий имеет функциональное свойство, и тот, кто первый сказал об «архитектурных излишествах», положил начало созданию гомогенной, вредной нам среды. Пострадала не только эстетическая сторона — нависла угроза над физиологическими механиз-

средоточенные гвозди. Саккада — гвозди, саккада — те же гвозди и те же шляпки. Физиологами давно было доказано, что работа зрительной системы нарушается при появлении в поле зрения большого числа однородных элементов. Десятки тысяч гвоздей как раз и создают такое поле.

Приходится констатировать, что у современного городского жителя таких «агрессивных полей» в поле зрения предостаточно. Посмотрите на современное здание — разве окна на его огромной стене не выглядят как шляпки гвоздей на картине Г. Юккера? Некоторые жители, особенно новых районов, вынуждены длительно находиться в полном окружении таких «агрессивных полей». Не удивительно поэтому, что около 70% жителей новых микрорайонов, как показали опросы, хотели бы переехать [15]. Возникает парадоксальная ситуация — затрачены миллиарды, чтобы дать людям крышу над головой, а они не хотят жить под этой крышей.

Как улучшить видимую среду. Создавая городскую среду, архитекторы и проектировщики должны стремиться приблизиться или даже превзойти естественную видимую среду. «Природа — вот что мы должны взять за обра-

зец. Наше отступничество — вот в чем преступление» — говорил знаменитый французский архитектор Ле Корбюзье [16]. Только в этом случае жизнеобеспечение городского жителя будет нормальным. Не случайно лучшие творения зодчих, которые нравились их современникам, нравятся нам и теперь и есть уверенность, что будут нравиться всегда, ибо в своей архитектуре по многообразию линий, окраске, контрастах, наличию шпилей и заострений они превзошли наиболее комфортную видимую среду, что мы находим в лесу, на берегу моря и в горах. Невольно думаешь, что Растрелли будто знал и про гомогенные поля, и про их отрицательное влияние, и про автоматизм саккад и все делал для того, чтобы после очередной саккады взор наш оказался на каком-то новом элементе.

Специалистам необходимо помнить, что жидкий бетон может принять любую форму, не обязательно плоскую, как это делается повсеместно. Исправить же в железобетонной конструкции что-либо практически невозможно, хотя не исключено, что это придется делать — посыпали же известь в шахтах для борьбы с углекислым нистагмом. И, кто знает, возможно в недалеком будущем мы начнем приделывать балконы, надстраивать шпили, делать бровки над окнами, красить в разный цвет стены, чтобы хоть как-то избавиться от гомогенности видимой среды.

Впрочем, архитекторы Зеленограда (Москва) и Академгородка в Новосибирске пошли иным путем — применение в принципе стандартных домов не привело там к образованию гомогенных и «агрессивных полей», поскольку основную нагрузку «взял» на себя лесной массив, благодаря чему суммарное видимое поле городской среды практически не отличается от естественной. Еще раньше в Москве был создан кооперативный поселок «Сокол». В своем проекте Н. Морковников исходил из идеи города-сада с домиками-особняками среди зеленых участков. Поселок живописен, дома, стилизованные под народные постройки или английские коттеджи, удобно организованы. Жители прилегающих домов называют этот поселок оазисом и любят в нем прогуливаться. Аналогичные оазисы должны быть в каждом микрорайоне. Одновременно в городах должно быть больше статической и динамической скульптуры, больше деревьев и фонтанов, привораживающая сила которых объясняется наилучшими условиями для проявления автоматии саккад в собственном режиме.

О благотворном влиянии естественной видимой среды на самочувствие человека красноречиво писал еще Н. М. Карамзин: «Ныне ввечеру чувствовал я в душе своей великую тягость и скуку; каждая мысль, которая приходила в голову, давила мозг мой; мне неловко было ни стоять, ни ходить. Я пошел в Бастион, здешнее гульбище, лег на углу вала и дал глазам своим волю перебежать от предмета к предмету. Мало-помалу голова моя облегчалась вместе с моим сердцем» [17]. Великий историк обратил внимание на тот факт, что он не предпринимал каких-либо усилий, а только «дал глазам своим волю перебежать от предмета к предмету». Полноценный отдых в том и заключается, что автоматия саккад работает в собственном режиме, без насилия. Много написано о благотвор-

ном влиянии прогулок в лесу, хотя эффект такого действия чаще всего приписывается только свежему воздуху. Мы же считаем, что не меньшее значение имеет и комфортная видимая среда в лесу. Если бы только свежий воздух оказывал благотворное влияние, то пляжники не испытывали бы дискомфорта, ведь чистого воздуха у них достаточно.

Если изучением воды, воздуха, шума и радиации в экологическом плане занимаются крупные отделы и целые институты и уже имеются установленные нормы по каждому показателю, а также созданы службы по их контролю, то видеозология как научное направление делает пока первые шаги. Этим вопросом в физиологическом плане занимаются единицы, и поэтому о проблеме видимого поля не знают не только жители городов, но и специалисты, создающие видимую среду в городах. В то время, когда мы говорим об отрицательном влиянии гомогенных и агрессивных полей, они стоят за кульманами и рисуют то же самое. Одновременно в стране повсеместно возводят здания, вид которых будет создавать дополнительное экологическое напряжение. Поэтому необходимо срочно активизировать исследования в области экологии видимой среды и шире пропагандировать знания как в специальной литературе, так и через средства массовой информации. Только всестороннее изучение постоянного видимого поля у человека и его роли как экологического фактора позволит создать искусственную видимую среду в городах, отвечающую физиологическим нормам.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. ФИЛИН В. А. Закономерности саккадической деятельности глазодвигательного аппарата: Автореф. дисс. д-ра биол. наук. М. 1987. 41 с.
2. ФИЛИН В. А. Влияние нарушения зрения на микродвижения глаз//Дефектология. 1987. № 5. С. 79—84.
3. ФИЛИН В. А., ДАЛЛАКЯН И. Г., ФИЛИНА Т. Ф., ГУРЕЕВ А. И. Быстрые движения глаз во время сна//Физиология человека. 1989. Т. 15. № 4.
4. CORNSWEET T. N. Determination of the stimuli for involuntary drifts and saccadic eye movements//J. Opt. Soc. Am., 1956. V. 46. P. 967—993.
5. ГЛЕЗЕР В. Д. К характеристике глаза как следящей системы//Физиологический журнал СССР. 1959. Т. 15. № 271. С. 271—279.
6. АНДРЕЕВА Е. А., ВЕРГИЛЕС Н. Ю., ЛОМОВ Б. Ф. Механизм элементарных движений глаз как следящая система//Моторные компоненты зрения. М.: Наука. 1975. С. 7—255.
7. ФИЛИН В. А., ФИЛИНА Т. Ф. Автоматия саккад у младенцев во сне//Журнал высшей нервной деятельности. 1989. № 4.
8. ЯРБУС А. Л. Роль движений глаз в процессе зрения. М.: Наука. 1965. 166 с.
9. ФИЛИН В. А. О возможности влияния гомогенного видимого поля на глазодвигательный аппарат космонавта//Труды Седьмых чтений К. Э. Циолковского. М.: ИИЕТ АН СССР. 1972. С. 83—92.
10. ШАГОВ М. А. Нистагм углекопов (Обзор)//Русский офтальмологический журнал. 1924. Т. 3. № 5. С. 486—498.
11. БАЛАБОНИНА Л. К. К вопросу о нистагме углекопов//Русский офтальмологический журнал. 1928. Т. 7. Вып. 1. С. 60—64.
12. МИЦКЕВИЧ Л. Д., МАЛАХОВСКАЯ В. К. О нистагме в Анжеро-судженском каменноугольном районе Кузбасса//Советский вестник офтальмологии. 1935. Т. 7. Вып. 3. С. 347—350.
13. ЕЛАНЦЕВ Б. В. Нистагм горнорабочих//Труды Томского государственного медицинского института. 1938. Т. 6. С. 167—201.
14. СИМСОН Т. К. Этиологии и патогенезу spasms putans//Журнал по изучению раннего детского возраста. 1927. Т. 6. № 4. С. 346—353.
15. ХЕЙДМЕТ М. О субъекте средообразования//Техническая эстетика. 1989. № 2. С. 14—15.
16. ЛЕ КОРБЮЗЬЕ. Архитектура XX века. М. Прогресс. 1970. 304 с.
17. КАРАМЗИН Н. М. [1771]. Письма русского путешественника. М. Правда. 1982. 608 с.

ЗА НАГРАДОЙ — В АМСТЕРДАМ

Студенческое дизайнерское лето в этом году ознаменовалось одним ярким событием: пятеро студентов МВХПУ (б. Строгановское) с кафедры дизайна оказались в числе приглашенных участвовать в международном студенческом конкурсе, который проводит европейское отделение американской компании General Electric Prastics. В Амстердаме, куда выехали наши студенты-победители предварительного тура и где собрались еще претенденты от десяти европейских вузов, состоялся отбор лучших проектов. В составе жюри работали всемирно известные дизайнеры, а также редакторы дизайнерских журналов. Советские студенты поддержали соревнование: проект вторкурсника «строгановки» Сергея Цокарева удостоен второй премии — это лифтовое устройство для вхождения инвалида с коляской в бассейн.

Сергей Цокарев, в соответствии с условиями конкурса, будет осенью демонстрировать свое изделие в Нью-Йорке.

ВСТРЕЧА С ПАПАНЕКОМ

По приглашению Союза дизайнеров СССР в Москву и Ленинград в июне этого года приехал всемирно известный американский дизайнер, профессор Канзасского университета Виктор Папанек. Он выступил перед советскими дизайнерами с несколькими лекциями: о проблемах экологического дизайна, о дизайне для детей, инвалидов и престарелых, о творчестве архитектора Ф. Л. Райта.

В день отъезда профессора по инициативе журнала «Техническая эстетика» в ЦТЭ ВНИИТЭ была устроена встреча за «круглым столом», на которой В. Папанек ответил на многочисленные вопросы, касающиеся как лично его творчества, так и развития дизайна в мире.

ВЫСТАВОЧНЫЙ АНОНС

По многочисленным просьбам читателей сообщаем о тематике международных и специализированных промышленных выставок, которые нас ждут в октябре — ноябре этого года.

«Дизайн США» — Москва, с 5.09 по 1.10

«Энерготехника-89» — Москва, с 28.09 по 5.10

«Персональные компьютеры» — Минск, с 11.10 по 17.10

«Электромаш-89», Москва, с 18.10 по 25.10

«Автопром-89» — Москва, с 19.10 по 26.10

«Автоматизация-89» — Москва, с 28.11 по 7.12

Еще раз о теоретической подготовке дизайнеров

М. А. КОСЬКОВ, кандидат философских наук, ЛВХПУ, им. В. И. Мухомовой

Опыт создания и чтения лекций теоретического цикла в дизайнерских вузах — тема, давно интересующая «ТЭ». Но, к сожалению, публикации по этой проблеме не часты, поскольку развивается этот опыт крайне робко и главным образом в плане преподавания методических и композиционных основ дизайна. Наиболее серьезной попыткой, на наш взгляд, является курс «теория дизайна», разработанный и читаемый в Свердловском архитектурном институте В. Н. Плышевским [см.: «ТЭ», 1989, № 8]. Автор предлагаемой ниже статьи, поддерживая позиции свердловчан, развивает их опыт.

Разговор о знакомстве будущих художников-конструкторов с теорией дизайна следует, по-видимому, начать с выделения понятия теоретической подготовки из более широкого понятия «научная подготовка», предполагающего знакомство со всем комплексом дисциплин, охватываемых технической эстетикой. В этот комплекс кроме дисциплин специальных, исключительно и непосредственно изучающих дизайн как особую проектную деятельность (история, теория и методика дизайна), входят элементы наук, привлекаемых для нужд проектирования. Прежде всего это дисциплины производственного цикла — материаловедение, технология, теория конструирования, экономика, организация производства и т. п., а также дисциплины, позволяющие глубже понять связи объекта в процессе его потребления с социальной, предметной и природной средой — социология, социальная психология, семиотика, эргономика, экология, которые можно назвать средовым циклом.

В практике обучения дизайнеров судьбы компонентов научной подготовки сложились по-разному. Если дисциплины производственного цикла в большинстве своем давно и прочно обосновались в учебной программе и присутствие их там ни у кого не вызывает сомнений, то специфически дизайнерский цикл (история, теория и методика дизайна) «пробивается» в программу постепенно и с трудом. Причин тому немало.

Традиционное проектирование, будь то в архитектуре, прикладном искусстве или техническом конструировании, основанное на индивидуальной работе и ориентированное на образцы, не нуждалось в теоретико-методической рефлексии. Отсюда — отсутствие научно организованных познаний и положений обобщающего характера. В результате сегодня можно говорить лишь о поиске подступов к формированию методики, истории и особенно теории дизайна как научных дисциплин в строгом смысле слова. Отсюда и крайне ограниченный круг специалистов, способных и желающих разрабатывать и читать подобные курсы. Более того, само отношение ко всякому теоретизированию на кафедрах, готовящих художников-конструкторов и, как правило, ориентирующихся на традиционную постановку проектных задач (создание единичных изделий) и традиционную методику их решения (делай как я), подозрительно.

При такой кустарной постановке

дела теория как совокупность знаний о существе и общих закономерностях изучаемого явления действительно не нужна — вся программа действий, их цель, принципы, критерии оценки и т. п. подсознательно содержатся в голове мастера. Ему незачем заниматься специальным осмыслением этих вопросов — он руководствуется установленным порядком, апробированными образцами, примером учителя. В роли такого кустаря, как правило, выступают и студенты художественно-промышленных факультетов. Поэтому не удивительно, что они не ощущают потребности в теории, тем более что работают в оранжерейных условиях, в атмосфере доброжелательного понимания, как бы под колпаком, ограждающим от сурового дыхания производственной реальности.

Однако в условиях реального проектирования все кардинально меняется. Недавний студент сталкивается здесь с естественным консерватизмом производственников, ориентированных на максимальное использование отработанных и проверенных решений, с необходимостью самостоятельно отстаивать свои предложения. И делать это надо убедительно — эмоциональные восклицания здесь бесполезны и без рациональных доводов, привычных и понятных представителям инженерно-технического окружения, не обойтись. Тут-то он и начинает понимать необходимость теоретической подготовки.

Кроме того, для настоящего времени характерно усложнение проектных задач в связи с ростом числа разработок крупномасштабных и дорогостоящих. По мере усложнения объекта в процессе проектирования включаются уже не единичные авторы, а даже целые коллективы специалистов различного профиля. При этом, во-первых, увеличивается риск и ответственность проектировщиков и, во-вторых, естественно возникает необходимость объединить всех исполнителей, организовать и координировать их совместные действия. А это неизбежно требует предварительного серьезного осмысления будущих действий, их целей и средств, разработки доказательной, убеждающей всех заинтересованных лиц формулировки программных положений и концепций и фиксации их в соответствующих документах. Очевидно, что достаточная убедительность и четкость проектных программ может быть достигнута лишь при ясности в понимании существа предстоящей работы. Такую ясность, по нашему убе-

ждению, может дать только теория.

Итак, к естественному для человека стремлению понять существо своей деятельности в данном случае прибавляется еще необходимость такой ясности для выживания самой деятельности.

Основной задачей теоретической подготовки дизайнера безусловно является сообщение ему совокупности надежных знаний о природе и специфике, о закономерностях и принципах его деятельности. Однако для того чтобы человек продуктивно работал, он должен не только знать, но еще уметь и хотеть пользоваться знаниями. Научить же пользоваться знаниями можно лишь введя студента в мир теоретико-методологического систематизированного мышления, исследовательской работы, «научной технологии». Воспитать студента как профессионала — значит сформировать его отношение к своей общественной миссии, к своему делу, определить его эстетические, этические и теоретико-методологические принципы. Разумеется, воспитание специалиста осуществляет весь педагогический коллектив, но каждый делает это в аспекте своего предмета. Предпосылкой же успешного решения намеченных задач является удачно выбранный метод преподавания как совокупность принципов. Остановимся на принципах, порожденных спецификой обсуждаемой дисциплины.

Первые два из них — взаимосвязь теории с историей и ориентация теории на методику — предопределены местом теории в цикле дисциплин, изучающих дизайн. Теория дизайна, с одной стороны, питается материалом истории, а с другой — передает ей знание закономерностей, позволяющих осмыслить безбрежный массив эмпирических фактов и выстроить их в определенную систему. Например, от понимания сути дизайна зависит представление о времени его возникновения, да и вся трактовка его истории. И если понимать дизайн как особый комбинаторный образ мышления, его история начинается в пору первобытных людей, создавших молоток, копье и стрелу в результате соединения камня с палкой, и охватывает все сферы человеческой активности. Если же иметь в виду проектирование вещей промышленного производства, то время возникновения дизайна совпадает с периодом становления капитализма. Понимание дизайна как профессионально-конституциональной службы опре-

деляет в качестве даты его рождения первую треть нашего века. Эта обоюдная связь истории и теории дизайна предопределяет продуктивность их параллельного рассмотрения.

Связи теории с методикой несут, по преимуществу, однонаправленный характер. Закономерности, выявленные теорией в результате анализа обобщенного опыта, передаются на уровень методики, которая осваивает их, приспособляя к конкретному опыту. При этом, разумеется, методические обобщения практики способствуют развитию и уточнению теории. Строя курс теории, мы всегда должны иметь в виду, что она ценна не сама по себе, а прежде всего своими выходами в сферу современной практики. А значит, теоретическая подготовка должна быть связана через методику с композиционной практикой студентов и всей их научной подготовкой.

Третий принцип преподавания теории касается путей освоения совокупности полученных исследователями знаний. Известны два таких пути. Один из них — простое присвоение результатов теоретического труда, зафиксированных в учебниках, справочниках или других публикациях. Этот путь сравнительно легок и короток. Скажем, при надобности вы берете справочник и извлекаете из него формулу площади круга. Однако легко приобретаемое так же легко утрачивается. Другой путь — выведение тех же результатов, личное соучастие в получении вывода, когда мы приходили к упомянутой формуле через маленькое «открытие», состоящее в том, что площадь круга может быть представлена как сумма площадей бесконечного множества треугольников, основания которых составляют окружность, а высотой служит радиус. Этот путь имеет свое неоспоримое достоинство — воспроизводимость результата, то есть надежность знаний. Он более продуктивен для решения и остальных двух задач теоретической подготовки — обучения и воспитания, ибо вводит в научную лабораторию, в мир исканий и убеждений создателей теории.

Названные задачи теоретической подготовки диктуют и четвертый ее принцип — активизации слушателей, который выражается в постоянном вовлечении студентов в самостоятельную работу исследовательского плана. Например, каждый фрагмент курса из трех-четырех лекций должен завершаться написанием контрольной работы по пройденному материалу, каждый семестр — дифференцированным зачетом, а весь курс — написанием реферата и выполнением плакатов, иллюстрирующих излагаемые в нем идеи. Такие плакаты могут служить наглядными пособиями для последующих слушателей. По наиболее интересным рефератам могут делаться доклады на 15—20 минут с последующим их обсуждением.

Итак, нами намечены общая цель и основные задачи курса, а также особенности движения к этой цели. Остановимся теперь на логике движения, этапах избранного пути, их последовательности, иными словами — на структуре курса, воплощающего изложенные выше соображения. Подобный курс «Основы истории и теории дизайна», разработанный автором настоящей статьи, читается в ЛВХПУ им. В. И. Мухомовой на третьем — пятом годах обучения, когда студенты имеют уже некоторую профессиональную, философскую, историческую и эстетическую подготовку. В соответствии с исходным замыслом и принципами выведения знаний, активизации слушателей, их приобщения к исследовательской работе курсу придана форма исследования.

Начинается он с уяснения объекта, то есть того, о чем собственно пойдет речь, с установления природы, специфики и места в культуре явлений, которые мы называем дизайном и художественным конструированием¹, с выяснения исходных понятий и проблем, стоящих перед теорией, то есть с предмета исследования.

Во втором разделе рассматривается состояние вопроса: как понимался до сих пор и понимается сегодня основной предмет исследования — каковы общие закономерности формирования искусственной среды, кто и как занимался их изучением? Для того чтобы подобное рассмотрение не оставалось просто констатацией историко-графических фактов, а носило продуктивно-критический характер, чтобы оно позволяло делать выводы о ценности полученных результатов, степени методической перспективности того или иного пути, необходимы критерии оценки этих фактов, то есть совершенно определенные требования к логической организации искомого закономерностей и к способу их получения — нужна позиция оценивания, ее методика.

Не менее важна и обоснованная методика выявления искомого закономерностей, поскольку слушатели оказываются перед необходимостью как бы самостоятельно двигаться к поставленной цели. Эта задача состоит в выборе и приспособлении соответствующих цели и средств исследования, в разработке методического инструмента, который должен помочь сориентироваться в бескрайнем поле художественно-конструкторской практики и прорубиться в чащобе окружающего это поле теоретико-методического кустарника. Одним из основных инструментов исследования в данном случае должна быть системная методология. Ее

¹ В указанном курсе лекций основное внимание сосредоточено на художественном конструировании как деятельности по проектированию вещей и предметных комплексов, сознательно совмещающей практическое и художественное начало. Такая направленность продиктована подготовкой на факультете промышленного искусства дизайнеров именно этого профиля.

привлечение продиктовано исключительной сложностью исследуемого объекта, необходимостью его мысленного моделирования как целостности, подлежащей последующему анализу. Такой анализ предполагает рассмотрение объекта в трех плоскостях: исторической, структурной и функциональной.

С выработки стратегии и тактики исследования начинается третий раздел, посвященный решению двух кардинальных задач: структурному анализу акта художественного конструирования, выявлению факторов, определяющих его продукт, и их взаимодействия с этим продуктом и выявлению функциональных отношений продукта с определяющими его факторами, то есть системой функциональных закономерностей художественного конструирования.

Таким образом слушатель выходит на поставленную цель. Однако знание закономерностей нужно нам не только для удовлетворения любопытства, но для использования в теоретико-методической, а в конечном счете — в практической деятельности. В связи с подобной ориентацией при освоении теории возникают следующие вопросы:

— каковы сферы и пути приложения полученных представлений?

— в чем существенно постановки масштабных задач или разработки проектной концепции?

— как формулируются общие требования к продуктам художественного конструирования?

— каковы общие принципы художественного конструирования или его метод?

— какова структура оценки продуктов художественного конструирования и, что особенно важно, — эстетической оценки?

Перечисленные и ряд других вопросов рассматриваются в четвертом разделе курса.

Наконец, последний раздел посвящен историческому обзору художественно-конструкторской деятельности и дизайна в свете полученных теоретических представлений, рассмотрению их предтеч, генезиса, становления, борьбы тенденций, своеобразия на различных этапах развития. Важно подчеркнуть, что выделение особого исторического раздела вовсе не означает, что исторический материал сосредоточен лишь в нем. Напротив, в соответствии с принятым принципом взаимопроникновения исторического и логического подходов весь курс базируется на зафиксированном в литературе многовековом опыте формирования предметной среды, представляя собой осмысление этого опыта.

Разумеется, все изложенные соображения не претендуют на статус единственно правильных. Нами представлен один из путей теоретической подготовки дизайнеров, получивший серьезную апробацию. Безусловно, возможны и другие пути.

Этторе Соттсасс

Итальянский дизайнер Этторе Соттсасс — один из самых многоликих и в чем-то противоречивых дизайнеров современности. Он автор многочисленных разработок для крупнейшей итальянской промышленной фирмы Olivetti; неоднократный участник и лауреат различных национальных и международных дизайнерских выставок, в том числе экспозиций «Италия: новая жилая среда» [Нью-Йорк, 1972 г.], «Что такое дизайн!» [Милан, 1979 г.], «Форум дизайна» [Линц, 1980 г.], «Провокации — новые тенденции в итальянском дизайне» [Зап. Берлин, 1982 г.], «Дизайн после 1945 года» [Филадельфия, 1984 г.]. В 1981 году вместе с несколькими единомышленниками организовал знаменитую студию «Мемфис», работа которой оказала заметное влияние на развитие мирового дизайна. В 1985 году основал новую творческую студию «Энорм», платформа которой отличается от установок группы «Мемфис», но продолжает экспериментальную линию в итальянском дизайне. На протяжении всей профессиональной деятельности Э. Соттсасса в его творчестве постоянно сосуществуют два подхода к дизайну — экспериментаторский и рациональный. Практическую работу Соттсасс совмещает с педагогической. В настоящее время он ведет курс [вместе с М. Дзанини] «Городское оборудование» в Академии Домус.



Этторе Соттсасс родился в 1917 году в Инсбруке (Австрия), в 1939 году окончил архитектурный факультет Туринского политехнического института, однако в связи с началом II Мировой войны был призван в армию. Долгое время он провел в лагере для военнопленных и вернулся в Италию лишь в 1945 году. С успехом участвовал в архитектурных конкурсах, но не архитектура давала ему в те годы средства к существованию: более десяти лет он проектировал интерьеры, делал сам мебель, декоративные вазы и скульптуры, продавал свои картины. Некоторые его работы были показаны в журнале «Domus» и заинтересовали А. Оливетти, который в 1956 году пригласил Соттсасса работать на фирме. Через два года Э. Соттсасс стал (после смерти М. Ниццоли, ранее занимавшего эту должность) главным консультантом Olivetti по дизайну.

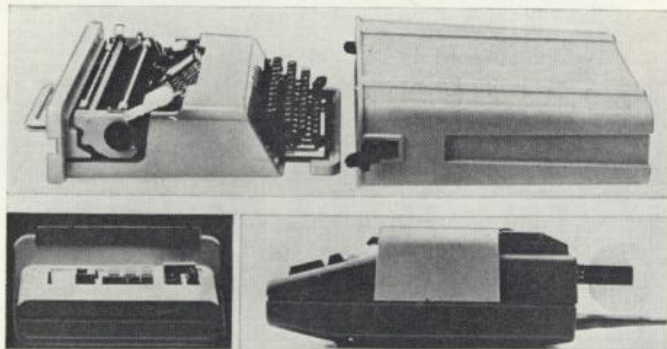
В 1981 году он основал студию «Мемфис» и с этих пор имя Этторе Соттсасса чаще всего связывают со «стилем Мемфис».

«Мемфис» вызвал нечто вроде революции в дизайне, проекты этой группы были немедленно противопоставлены функциональному дизайну и дизайну «хорошего вкуса». Они стали причиной пламенных полемик, оживив увядшие споры «о форме и функции». В первом каталоге работ студии «Мемфис», ставшем ее своеобразным манифестом, один из идеологов нового направления Б. Радиче заявила о намерении своих единомышленников «направить проектирование на новую линию в дизайне мебели, на новый образ жилища и предметов повседневного обихода», на новые возможности формирования образа жизни. Э. Соттсасса без натяжек можно считать главной фигурой этого движения, его идейным вдохновителем и мастером.

Как же случилось, что лидером группы, максимализму которой могут позавидовать самые авангардные молодежные объединения, стал человек далеко не первой молодости (в 1981 году Э. Соттсассу исполнилось 64 года)? Чтобы попытаться понять это, необхо-

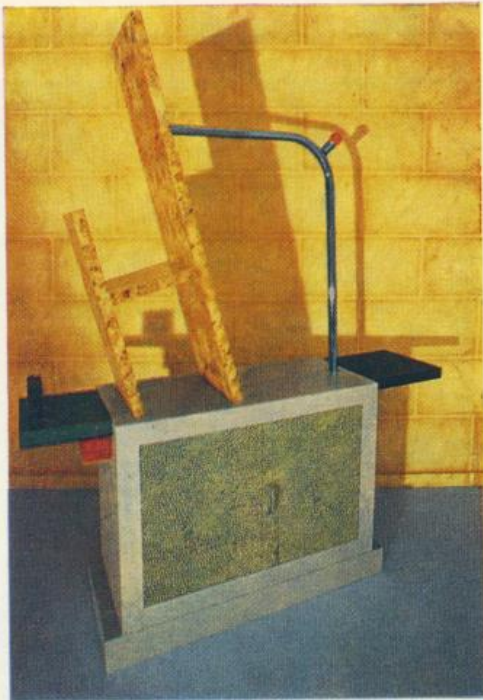
димо вспомнить 50-е годы, когда сорокалетний архитектор, художник-оформитель, прикладник и живописец впервые профессионально занялся дизайном.

Свою работу на фирме Olivetti он начал с проектов вычислительной техники и пишущих машин. Безукоризненный дизайн изделий принес им мировое признание. Но работа в рамках общепринятых установок с самого начала стесняла дизайнера. Постоянные поиски ответа на вопрос: что же такое современный дизайн? — вот что стало основой всего творчества Э. Соттсасса. Недовольство, неудовлетворенность, творческие муки и метания, решительное отвержение лишь вчера найденных идеалов и недолгая абсолютизация новых — вот что сопровождало в общем успешную работу в «реальном» дизайне. К середине 60-х годов три итальянца — Джо Ч. Коломбо, Марио Беллини и Этторе Соттсасс заняли неоспоримо лидирующее положение в национальном, а отчасти и в мировом дизайне. Каждая новая вещь, созданная кем-ли-



1, 2. Некоторые разработки Э. Соттсасса рубежа 60—70-х годов, выполненные для фирмы Olivetti: портативная пишущая машинка Valentine, настольная электронно-счетная машина, конторская мебель Systema-45

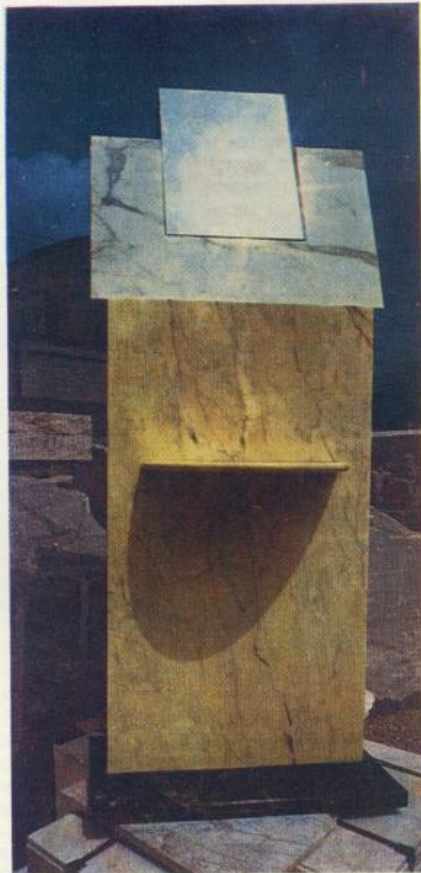




3. Мебель для гостиной. Студия «Мемфис», 1982 г.

бо из них, в кругах дизайнеров, критиков, искусствоведов принималась с энтузиазмом, вызвала и восхищение, и горячие споры. Только заказчики не спорили: высокая проектная культура была залогом успешного сбыта этих изделий.

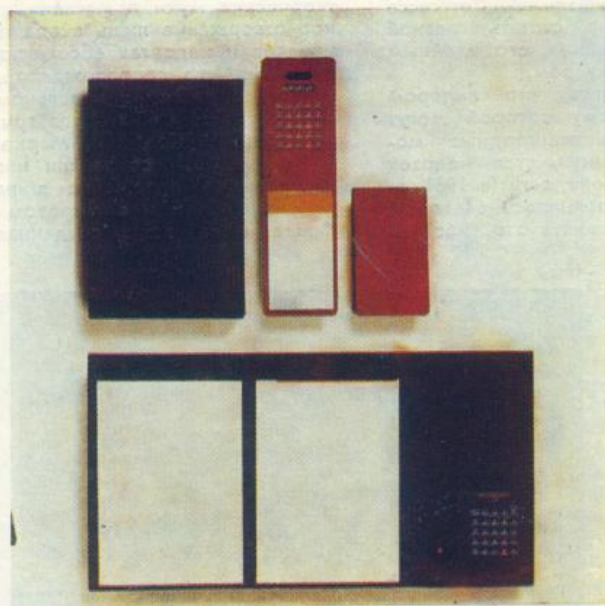
Но Соттсасс всегда был чужд самоуспокоенности и не удовлетворялся достигнутым. В те же годы, углубленно изучая авангардистскую живопись и скульптуру, он находил в них идеи, воплощавшиеся затем в его проектах «поэтической мебели», которые он делал для фирмы Poltronova. Его «странная керамика» рождалась под влиянием восточных философий, постижению ко-



4. Зеркало Damecuta. Фирма-изготовитель Up & Up, 1985 г.

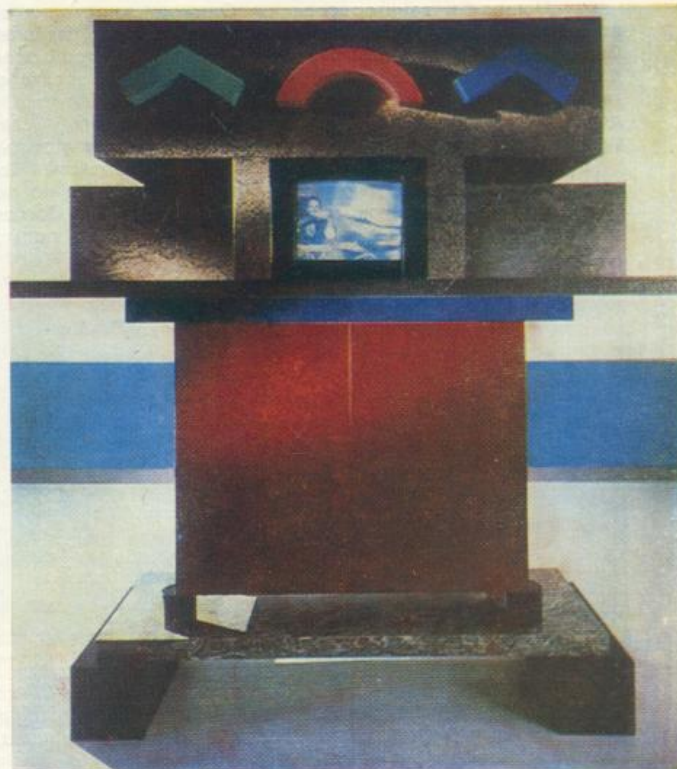
торых он отдавал немало времени и сил. Работы такого рода стали широко известны, и Э. Соттсасс был признан вождем «радикального» дизайна — самого решительного течения в итальянском дизайне рубежа 60—70-х годов. Чуть позже он сформулировал позиции «контрдизайна», настаивая, что необходимо опустошить жилище, сформировать пустое пространство, в котором «можно жить и работать вне специально задуманной структуры». Приверженцы этой платформы решительно отвергали любые методики, не признавали знаковой функции вещи. И они и сам Соттсасс в рамках «контрдизайна» ограничивались лишь концептуальными проектами, нисколько не заботясь об их реальной судьбе. Не без участия Соттсасса было создано и объединение Global Tools, мыслившееся как экспериментальный центр с сетью лабораторий в городах Италии и других стран. Объединение начало свою деятельность с громкого манифеста, совместно принятого в 1973 году группами Superstudio, Archizoom и «9999», в которые входили наиболее радикально настроенные дизайнеры тех лет. Конец этого альянса был скор, более или менее скандален, но не принес полезных плодов: отчаявшись создать единый творческий центр наподобие Баухауса и Ульмской школы, бывшие единомышленники мало-помалу окончательно разошлись во взглядах и самораспустились после скромного банкета в сельскохозяйственной постройке. Во время банкета в небо был запущен шар-монгольфьер с логотипом объединения — единственный вещественный след его существования.

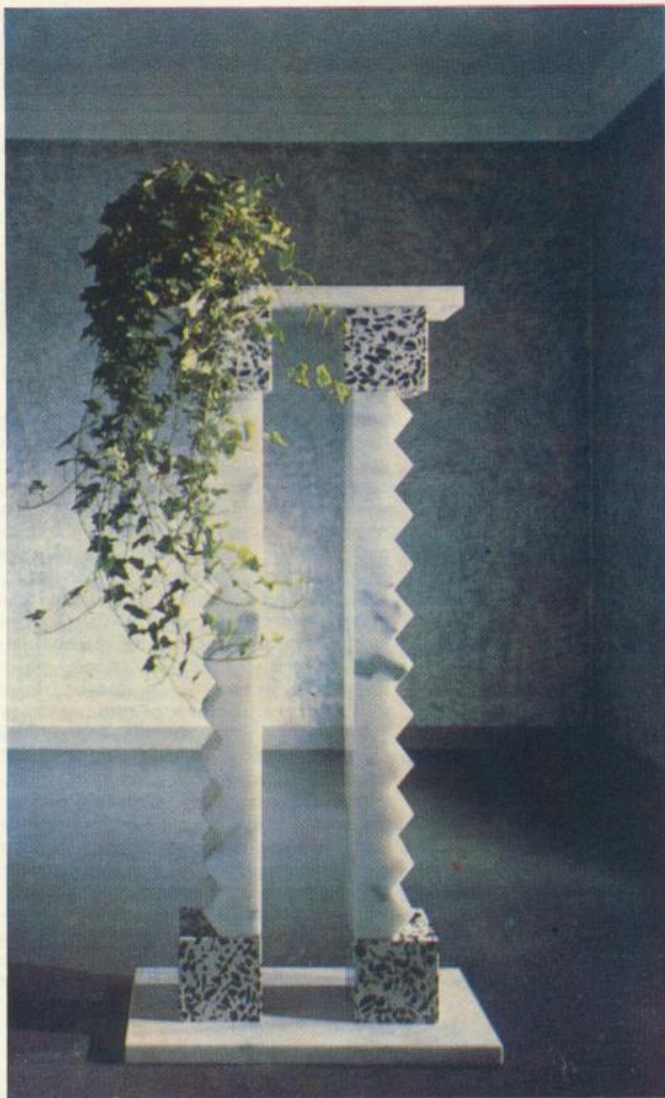
И все же деятельность этих групп не прошла даром: критический анализ социокультурной сущности дизайна, попытки найти действенный регулятор дизайнерской активности способствовали нарастанию потенциальности итальянского дизайна. Но Э. Соттсасс привык отстаивать свои позиции не разговорами, а делом. Он никогда не был конформист-

5
6

5. Набор канцелярских принадлежностей. Фирма-изготовитель Nava, 1984 г.

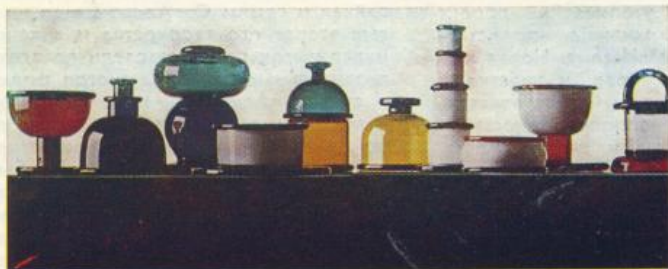
6. Тумба под телевизор. Фирма-изготовитель Blum Helman (США), около 1985 г.





7. Подставка для цветов (мрамор, искусственная каменная масса). Фирма-изготовитель Blum Helman (США), около 1985 г.

7

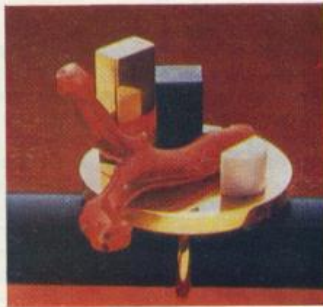


8

8. Вазы цветного стекла. Фирма-изготовитель Vistosi, 1979 г.



9



10

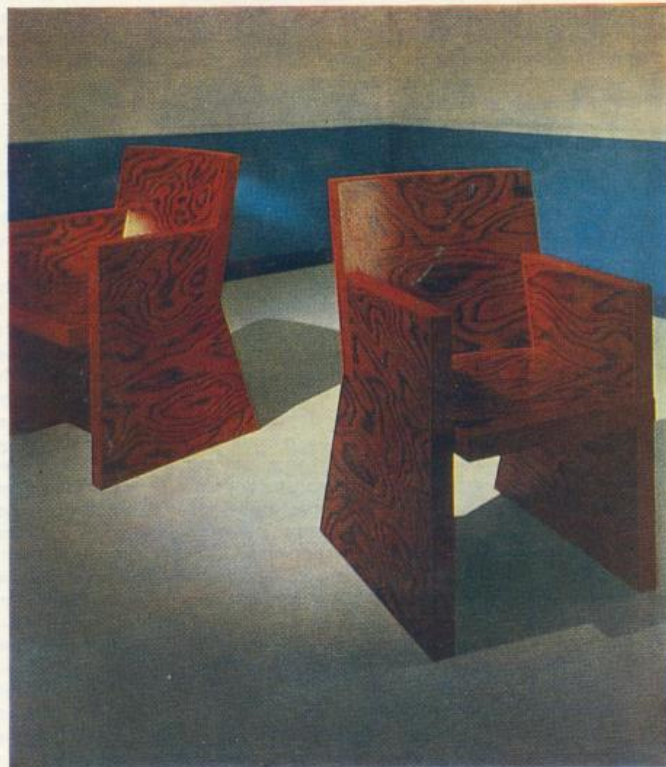
9, 10. Кольца (золото, коралл, лазурит, бирюза, оникс), спроектированные Э. Соттассом для фирмы Cleto Munari, 1987 г.

стом, но его протесты не переходили в отказ от проектной деятельности, к которому призывали в 70-е годы адепты «контестационного» (то есть «протестующего») дизайна в Италии. Он всегда работал, создавая проекты того, что могло быть реализовано промышленностью.

Продолжая работать для фирмы Olivetti, Этторе Соттасс постоянно ищет свое «лицо» в дизайне, пытается создать такой язык форм, который отвечал бы его представлениям о современности. Сегодня уже легко проследить в его работах конца 60-х — начала 70-х годов зарождение и развитие тех приемов и принципов, которые со временем привели к появлению «стиля Мемфис». Керамика, с которой Соттасс всегда любил работать, слишком мелкомасштабный объект, чтобы оказать сколько-нибудь заметное влияние на образ и стиль жизни. Стремлениям дизайнера в большей степени соответствовала мебель. Ее существование влияет на облик окружающей среды, определяет стиль жизни того, кто ею пользуется.

В 1969—1970 годах появилась новинка фирмы Poltronova — «серая мебель». Критики и искусствоведы находили в новой работе дизайнера отголоски ацтекской скульптуры, радиоприемников 30-х годов, мотивы его собственной керамики. Мебель не была лишь увеличенным повторением соттассовских фаянсовых ваз, пепельниц и рамок, хотя по стилю и довольно близка к ним. Она не вламывалась в жилище, как непомерно разросшийся настольный предмет, но была предельно соразмерной человеку и своему назначению, гармоничной, хотя и непривычной по облику. Некоторый элемент эпатажа в ней был, но не становился самодовлеющим. В этой работе отразилось основное в творчестве Соттасса-дизайнера: ориентация на самую передовую технологию. Мебель изготавливалась из окрашенного в массу стеклопластика методом вакуумного

11. Деревянные кресла с оригинальным декоративным покрытием. Фирма-изготовитель Blum Helman (США), около 1985 г.



11

формования, что для того времени было на грани возможностей массового производства. «Серая мебель» (название было выбрано как символ печали по уходящей молодости) изготавливалась не только серой, но и белой, черной, охристой.

Продолжая поиски все новых путей эксперимента, Соттсасс в 1976 году вместе с А. Мендини, А. Бранци, М. де Лукки и П. Навоне основал новую студию «Алхимия», в которой иронически переосмысливались приемы формообразования и материалы 50-х годов, обсуждались возможности возрождения декора, перенесения в дизайн творческих принципов «изящных» искусств. Это было продолжением долговременного бунта против ортодоксального функционализма, бунта, составляющего неотъемлемую часть итальянского дизайна. Его эволюция логически привела к выделению особой сферы экспериментального «артистического» дизайна, в котором Э. Соттсасс — одна из самых ярких фигур. В студии «Алхимия» брались за все: проектировали и сами ткали гобелены в духе «нового дизайна», делали мебель, посуду. Работая в студии, Соттсасс надеялся «покончить с нейтральностью реального дизайна». Он рассматривал свою деятельность как альтернативу господствующему рационалистическому его толкованию, как протест против устоявшихся представлений о функциях дизайнера в современном обществе, как отрицание делом традиционных трактовок культурных и эстетических ценностей. В это же время Э. Соттсасс всерьез увлекся футурологическими аспектами дизайна. На Конгрессе ИКСИД в Мехико (1979 г.) он настаивал на социальной ответственности дизайнера вместе с другими членами общества за формирование идеалов и ценностей будущего человечества, за его прогресс. Но, к сожалению, нарисованная им перед участниками Конгресса картина будущего была столь утопичной, что вызвала лишь ужас у одних и иронию у других.

Отход от дизайна вещей в сторону «проектирования без действия», как определяет утопию Т. Мальдонадо, знаменовал собою период своеобразного «кризиса» в творчестве Этторе Соттсасса как дизайнера-практика. «Алхимия», в которой царил штучное производство и более того — «бумажный дизайн», была, казалось бы, самым неподходящим местом для Соттсасса, еще недавно отстаивающего неперемное тиражирование дизайн-проекта. Однако пути истинного таланта неисповедимы, и о том, где он переживал взлеты, а где падения, можно судить лишь по прошествии времени. Во всяком случае, вся вторая половина 70-х годов была для Соттсасса временем эскизов, набросков идей, проектных утопий. Именно тогда Соттсасс говорил, что неосуществленные намерения для него — отнюдь не повод для разочарований, что эскизы и утопии, не подразумевающие когда-либо материального воплощения, — неотъемлемая часть творческого самовыражения дизайнера. Он утверждал, что реализация и «не-реализация» — равноправные возможности существования проектной идеи.

Наиболее возделанным, но и более всего обещающим полем для дизайнерского эксперимента, пожалуй, всегда остается мебель. В 70-е годы итальянские дизайнеры попытались избавиться ее от безусловной принадлежности к числу

«полезных объектов», к которым ее относил рационализм. Они стремились сформировать ее новый образ — более поэтический, ритуальный, более «фиктивный». Установка студии на эклектизм в жилой среде была близка и Соттсассу, который был тогда уверен, что «тотальная идеология, по которой стулья должны быть того же цвета, что и стол, а стол — того же стиля, что и стулья, идеология тотального контроля среды сегодня исчезла, и тем лучше». Впрочем, этим взглядам он был верен и в период «Мемфиса» и позже. В 1985 году в интервью для журнала «Architecture d'aujourd'hui» (Франция) он сказал: «...не говорите мне, что стол должен быть сделан, следуя точным критериям, даже если его размеры более или менее стандартны. Если я нарисую стол с кривыми или разными ножками, это не значит, что такой стол менее полезен, чем стол с прямыми. Почему он менее полезен? За ним так же хорошо можно пообедать, может быть, даже лучше, поскольку, глядя на такой стол, невольно развлекаешься».

Разумеется, не только мебелью занимался Соттсасс в те годы. Он проектировал посуду, декоративные изделия, вещи без определенного назначения, фантастические сооружения для Земли и иных миров. Общим для всех его проектов был их преимущественно концептуальный характер, лишь малая толика его работ овеществилась в материале. Не стали реальностью и его проекты уличных киосков, сантехнических кабин, рекламных тумб и т. д.

Уход Э. Соттсасса в проектный эксперимент представляется вполне естественным, если вспомнить, что именно с начала 70-х годов итальянский, а отчасти и европейский дизайн переживали период некоего разброда. Вновь встал вопрос о сущности дизайна, о его целях, идеалах, средствах. Поиски Соттсассом нового, «альтернативного» дизайна были своего рода социальным протестом, отказом от традиционных представлений о функциях дизайнера в современном обществе. Протестом был и его заведомо утопический проект оборудования для жилища, представленный на выставку «Италия. Новая жилая среда» в Нью-Йорке, и участие в выставках с названиями, свидетельствующими о новой неопределенности в понимании дизайнерами своего места.

В 1979 году в Милане он вместе со старейшими представителями итальянского дизайна Дж. Понти, И. Гарделлой и дизайнерами «его поколения» М. Беллини, Г. Ауленти, Б. Мунари (хотя они значительно моложе его по возрасту, они пришли в дизайн одновременно с Э. Соттсассом) организовал выставку под «вечным» вопросом: «Что такое дизайн?» Выставка была неординарна по составу экспозиции: там были показаны не только промышленные изделия, которые всегда рассматривались как единственная сфера интересов настоящего дизайнера, но и ремесленные изделия, промысловые орудия и многое другое. Экспозиция ее была скорее не ответом на поставленный ее названием вопрос, а новым вопросом — о месте дизайна в ряду других профессий, чья функция — создание материальной культуры человечества. В 1980 году в австрийском городе Линце на выставке «Форум дизайн» Соттсасс участвовал в разделе, снова поставленном под вопросительный знак: «Что же такое современный дизайн?» Скорее же, вопрос

в то время стоял несколько иначе: не «что такое (современный) дизайн?», а «что противопоставить изрядно обветшавшим догмам функционалистского дизайна?» Попыткой ответить на этот вопрос и были близкие по духу идеи «эмоционального», «концептуально-поэтического» и других «дизайнов», выдвигавшиеся Соттсассом. Самой решительной попыткой найти этот ответ, переходом от слов к конкретному делу и стало открытие студии «Мемфис».

Зимним вечером 1981 года в доме у Этторе Соттсасса М. Де Лукки, Б. Радиче и хозяин дома под песню Боба Дилана «Мемфис Тенесси» решили создать предприятие, которое могло бы доказать делом жизнеспособность «нового дизайна». Название подсказала песня. Кроме того, Мемфис — крупнейший город Древнего Египта, известный великолепным храмом Фта — покровителя художников, Мемфис — довольно крупный промышленный и сельскохозяйственный центр, порт на Миссисипи, где возник и расцвел рок-н-ролл. Новый экспериментальный, проектный и производственный центр был организован в Милане, поскольку тамешние промышленники известны своей динамичностью и чуткостью к новым идеям.

Основатели нового предприятия поясняли, что «Мемфис» — это лаборатория поисков новых образцов быта, изменений взаимоотношений с вещами, новых критериев дизайна. «Мемфис скоро выйдет из моды, — говорили они, — но это и не мода. Мемфис эклектичен, он банализирует золото и мрамор и облагораживает слоистый пластик, нержавеющей сталь и каучук. Он стремится освободить пространство, демомонументализировать архитектуру, сорвать покровы тайны с памяти навсегда». Привлекательность нового направления была в отсутствии догматизма.

Стиль «Мемфис», родившийся в 1981 году, возник, конечно, не на пустом месте: некоторые его элементы восходят к «ар-деко» и даже искусству древних цивилизаций, некоторые были найдены представителями «банального дизайна» и самим Соттсассом еще на первых этапах его творчества и в качестве инвариантов присутствовали во всех его значительных работах, многое родилось в студии «Алхимия», немало привнесли и все те, кто приехал в Милан не только из Италии, но и из самых отдаленных уголков планеты. Все это быстро сплывало в явление, которое всколыхнуло мировую дизайнерскую мысль, показало неоднозначность подходов и концепций, возможность практической реализации тех идей, которые в недавнем прошлом воспринимались как несерьезные или скандальные.

«Мемфис — это визуальная музыка без слов, — говорил дизайнер Дж. Дж. Соуден, — это надо принимать всерьез!» Журналист П. А. Спарк писал: «Мемфис станет Меккой всех тех, кто еще верит в дизайн. Вещи Соттсасса и его друзей — странные, ироничные, разукрашенные — выражают одновременно ностальгию по прошлому, настоящее и надежду на будущее». Новое было непривычным, даже шокирующим, странным, но притягательным. «Мемфис преобразует площадку дизайна в каток, — пояснял Де Лукки. — Редкий уют на ногах на этом катке!»

Расцвет студии «Мемфис» был недолгим, но он сыграл свою роль, показав — особенно молодым дизайнерам — пути выхода из устоявшихся и

застоявшихся схем. Совсем другое дело, что он не стал промышленно-коммерческим предприятием, а слово Мемфис — логотипом на серийной продукции, как того хотели Э. Соттсасс и Б. Радиче. По инициативе главы Arteluce, фирмы, финансирующей деятельность «Мемфиса», в 1984 году был взят новый курс, получивший название «Метамемфис»: проектирование и изготовление коллекций уникальной «художественной» мебели. Соттсасс с Б. Радиче покинули созданную ими группу.

Несмотря на достаточно долгое увлечение чистым концептуализмом, Э. Соттсасс все-таки остался дизайнером, чья работа связана с промышленностью и серийным производством. Такова его позиция. «Я ненавижу ремесленное производство, — говорил он интервьюеру «Architecture d'aujourd'hui». — Ненавижу как социальное условие. Это возмутительное условие в плане как политическом, так и, безусловно, моральном. В отличие от всех этих художников, которые берутся сегодня за проектирование мебели, мы уверены в своих разработках, и особенное внимание уделяем проблеме тиражирования. Мебель «Мемфис» не может быть изготовлена руками, мы, сколь возможно, используем распространенные методы индустриального производства».

Уход Этторе Соттсасса из студии был логичен и неизбежен. Но это не стало катастрофой для молодого, но полного сил дизайнера. По обилию и разнообразию идей едва ли какой-нибудь современный дизайнер может с ним сравниться. Единственное условие появления идеи — напряженная работа. «Чтобы идея появилась, — признавался Э. Соттсасс, — я должен быть один в тихом месте и очень усталым; это бывает в моменты, когда интеллект не работает, а работает нечто иное, сам не знаю, что именно».

Соттсасс всегда жаждет до деятельности. В 1985—1986 годах он берет за образование ассортимента изделий из мрамора крупнейшей в Италии фирмы Up & Up. Вышедший в последнее время из моды мрамор долгие годы использовался итальянской промышленностью исключительно в «нетворческих» целях. Соттсасс вместе с несколькими приглашенными фирмой дизайнерами сумели представить непопулярный в век пластика и декоративных покрытий материал как вполне современный и «дизайнерский». Затем Соттсасс участвует в подготовке нескольких выставок в разных странах, преподает и, наконец, организует новую творческую группу — «Энорм».

Эта группа была основана с целью достичь синтеза итальянского дизайнера и передовой американской технологии «для создания изделий, предназначенных для современной жизни». В нее вошли помимо Соттсасса, американский дизайнер Д. Келли и швейцарский финансист Ж. Пиготти, известный своими чудачествами и тягой к необычному. Название группы дает простор для самых разных толкований: по-французски «épopée» означает «колоссальный, необычный, гигантский» и одновременно — «невероятно гнусный». В качестве фирменного знака использована маленькая фигурка борца сумо (японская национальная борьба, в которой вес участников должен быть не ниже определенного предела — более 100 кг). Тайный смысл этого знака ни Соттсасс, ни его единомышленники не раскрывают.

Можно лишь предположить, что это в какой-то мере символ гигантских возможностей современной технологии, которые сегодня демонстрирует японская промышленность. Возможно и другое толкование: как бы ни были велики достижения японской технологии, потенци дизайна не меньше. Сам Соттсасс видит смысл существования новой группы в проектной деятельности: «Мы исследуем проект, мы вкладываем в него самих себя, мы его завершаем, затем мы пытаемся продать его промышленности». В отличие от группы «Мемфис», где коммерческая организация формировалась, не ожидая клиента, в данном случае вся работа строится в расчете на будущего заказчика. Особенность лишь в том, что выполняющий инициативный проект, Соттсасс предлагает заказчику уже готовое изделие.

Нельзя сказать, что первые опыты новой группы были триумфальными. Из ее разработок наиболее известен телефонный аппарат с фирменным знаком и логотипом «Епогше», ставшим наименованием модели. Первоначальная идея заключалась в создании аппарата даже не завтрашнего дня, а более отдаленного будущего: бескабельного, способного «развиваться», то есть по мере технического прогресса дополняться все новыми и новыми модулями, выполняющими все новые и новые функции. Попытки заинтересовать клиентов столь хитроумным аппаратом были не слишком успешными, и пришлось пойти на некоторые уступки сегодняшней реальности. Появился кабель, электронные блоки пришлось упростить, от ряда необходимых (но только в будущем) функций отказаться. Однако ценность этой работы Э. Соттсасса в том, что он показал: дизайн способен сделать самый сложный в техническом отношении объект близким человеку.

В каждой вещи Соттсасс стремится найти элементы ритуала. Еще несколько лет назад он говорил: «Когда я проектирую электронные машины, я пытаюсь внести в них некоторую степень ритуальности, ибо иначе работа видится лишь как неизбежное несчастье». Стремление опозитивировать рабочие и бытовые процессы можно считать главным в творчестве Соттсасса. Он стремится прикоснуться к границам неуловимого, вырваться за пределы повседневности, в каком бы качестве в каждой своей работе он ни выступал: функционалиста, модерниста или сторонника «ретро». Он многообразен: как сравнивать его проекты, выполненные для Olivetti (вычислительная техника, пишущие машины) или Erco (светильники), с его же работами для фирмы Cedit (декоративная керамика) или Print (проектные утопии)? С одной стороны, технически сложные изделия самых передовых рубежей НТР, с другой — вещи и проекты, которые олицетворяют лишь стремление к собственному художественному самовыражению. С одной — коллективное творчество, координированное действие в многопрофильной группе, с другой — артистический индивидуализм. Однако во всех своих ипостасях Э. Соттсасс всегда остается убежденным дизайнером. Его идеи и концепции призваны обогащать проектную культуру, а проекты — воплощаться методами современной индустрии.

Ю. В. ШАТИН, ВНИИТЭ

ТРЕБУЮТСЯ ДИЗАЙНЕРЫ

ФИЛИАЛУ ЗАВОДА НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА АВТОМАТИКИ И ПРИБОРОСТРОЕНИЯ

требуется художник-конструктор [дизайнер].

Основные требования к специалисту: специальное образование, опыт работы в сфере дизайна изделий ТНП.

Условия работы:

должностной оклад 180—220 рублей, должностные обязанности согласно квалификационному справочнику.

Одиноком предоставляется благоустроенное общежитие, семейным — комната в малосемейном общежитии.

Гарантируем предоставление мест в детских дошкольных учреждениях. Сроки предоставления отдельной квартиры будут оговорены при личной встрече.

Обращаться по адресу:

249711, поселок Сосенский Козельского района Калужской области, филиал завода НИИАП, отдел кадров. Телефон 36-25.

НЕВЬАНСКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД

имеет вакансию на должность художника-конструктора.

Должностные обязанности:

разработка товаров народного потребления, разработка проектов и внедрение технической эстетики в цехах завода, разработка малых архитектурных форм, наглядной агитации.

Зарплата 160—180 рублей + 15% р.к.

Жилплощадь по договоренности.

Имеются гарантии профессионального роста.

Обращаться по адресу:

624170 г. Невьянск, Невьянский механический завод, отдел кадров.

Приглашаем руководителей предприятий, заинтересованных в публикации объявлений о вакансиях на должности дизайнеров, присылать свои объявления в редакцию (оплата по договорным ценам. Наш расчетный счет: 000608308 в Жилсоцбанке ВДНХ СССР).

АВТОМОБИЛЬ ИЗ ПЛАСТМАССЫ (США)

Проект фирмы GE Plastics.

Фирма GE Plastics известна своей стратегией в области работы с потенциальными заказчиками. Она поставляет не только высокопроизводительные конструкционные термопласты, но предлагает заказчикам комплексную программу сервисных услуг, начиная с конструирования с помощью электронных вычислительных машин, через технологию переработки, вплоть до исследований возможности осуществления проектов. Дизайнеры фирмы в первую очередь заботятся о разработке новых концепций применения изделий из пластмасс, что способствует более экономному использованию материалов, энергии и средств. Эти концепции способствовали в западных странах коренным изменениям в таких сферах, как производство автомашин, бытовых приборов и др.

В Москве весной этого года фирма GE Plastics продемонстрировала экспериментальный автомобиль Vector с крыльями, задней дверью и другими важными функциональными элементами, изготовленными полностью из термопластических масс с помощью экспериментальных пресс-форм.



НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ЧИКАГСКОГО АЭРОПОРТА (США)

GREEN D. Chicago: terminal of the future // ID: Industrial Design.— 1988.— I—II, N 1.— P. 46—51; ALDERSEU W. H. New departures // D.-J: Design Journal.— 1988.— XI.— P. 96—100.

Сегодня самый загруженный аэропорт на Земле — это всемирно известный международный аэропорт О'Хэр в Чикаго. Построенный в 1959 году, он был рассчитан на обслуживание 20 млн. пассажиров ежегодно. В 1988 году услугами этого аэропорта воспользовалось 50 млн. человек.

Для обеспечения бесперебойного обслуживания все увеличивающегося потока пассажиров американская авиакомпания United Airlines построила новый терминал, ввод которого позволит увеличить число пассажиров до 80 млн. человек в год.

Архитектурно-планировочное решение здания, организация предметно-пространственной среды всех помещений терминала, а также разработка стоек оформления пассажиров и багажа, сидений в зонах отдыха, подиумов, телефонных модулей и электронных информационных табло выполнены под руководством известного американского архитектора Г. Яна.

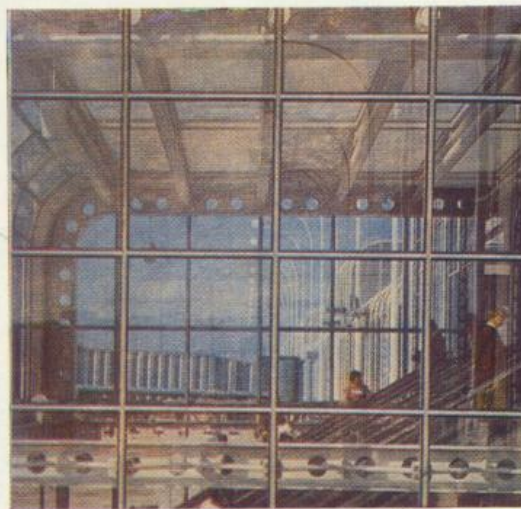
Терминал представляет собой два вестибюля-коридора, соединенных широким подземным переходом с движущимися пассажирскими дорожками. Наличие двух вестибюлей позволяет обслуживать одновременно 42 самолета.

По словам автора проекта, он стремился создать не просто определенную предметно-пространственную среду, решение которой позволило бы разрешить задачу чисто техническую — «разгрузить» аэропорт, но сформировать атмосферу психологического комфорта. Г. Ян постарался отойти от традиционного облика аэропорта, где все напоминает о полете и часто вызывает у пассажиров состояние стресса, что является нежелательным психологическим эффектом.

Здание терминала напоминает скорее вокзал или выставочный зал начала века, решенный в стиле «хай-тек».

Сочетание монументальных архитектурных форм с малыми формами предметов оборудования и декора, мягкие серо-голубые тона отделки создают атмосферу интимности, настраивающую на спокойный лад. Стены и сводчатый потолок практически сплошь стеклянные со стальным решетчатым каркасом. Это не только обеспечивает хорошее естественное освещение, но и создает визуальное впечатление воздушного пространства большого объема и оригинальный зрительный эффект от постоянного переплетения светотеней. Такой же эффект перемещения светотеней возникает и ночью, когда свет от искусственных источников освещения отражается от стеклянных стен и потолка. Использование стекла имеет и экономический эффект: летом в солнечную жаркую погоду свет отражается от зеркальной поверхности стекол и внутри помещения прохладно, зимой же, наоборот, тепло сохраняется.

В подземном переходе освещение искусственное. Потоки света, льющие-



1. Помещение вестибюля терминала с зонами оформления багажа и пассажиров

2. Фрагмент интерьера терминала, стеклянные стены которого производят впечатляющий визуальный эффект большого пространства

ся сквозь сплошные цветные «окна» в стенах, образуют пульсирующую цветовую волну. Ритм пульсации синхронизирован с ритмом постоянно звучащей музыки.

Вестибюли являются одновременно залами оформления пассажиров и багажа и зонами отдыха и ожидания. Дизайнерское решение расположения 56 стоек позволило значительно расширить площадь зон ожидания. Стойки не образуют традиционной сплошной линии, а расположены «островками» с большими промежутками. Нет и привычной транспортной ленты, идущей кольцом вокруг всех стоек. Багаж ставится на грузоприемник рядом со стойкой и тут же уходит под пол. Таким образом, пассажиры могут ходить и стоять не только вдоль стоек, но и между ними и вокруг. Невольно осматривая помещение, пассажиры

легко определяют, где находятся необходимые службы и выходы к нужному рейсу. Это позволяет значительно уменьшить давку, исключить стелкание пассажирских потоков.

Из-за финансовых ограничений в проекте не предполагалось использование авангардных технологий и новых дорогих конструктивных материалов. Стойки выполнены из обычного слоистого пластика и стали, кресла для отдыха сделаны из стеклоткани, натянутой на стальной каркас. Однако это не снизило качества и визуальной привлекательности оборудования терминала, продемонстрировав еще раз возможности эффективного использования традиционных простых и относительно дешевых конструктивных материалов при создании перспективных проектов.

Е. К. МИХАЙЛОВА, ВНИИТЭ

КОМПЬЮТЕРИЗОВАННОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ОЧКОВ (ШВЕЙЦАРИЯ)

Die Brille, die aus dem Computer kommt // Form (BRD).— 1988.— N 124.— S. 56, 57.

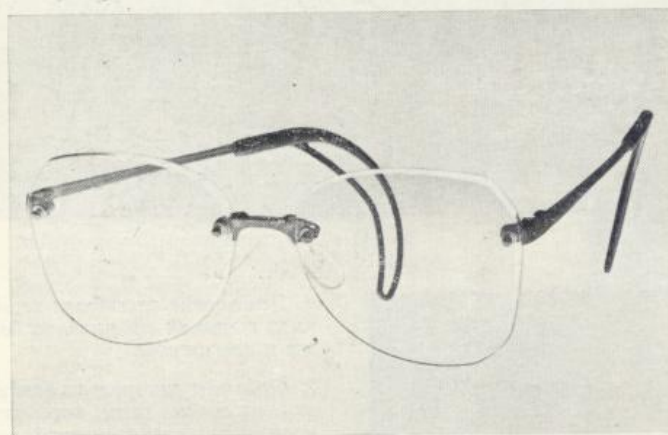
Многие люди пользуются очками и хорошо знакомы с неудобствами, возникающими в результате несовершенства их конструкции, с трудностями подбора и привыкания к новым очкам. Между тем очки являются предметом строго индивидуального пользования и в идеале проектирование и производство их должно проводиться в индивидуальном порядке. В США разработан, а в Швейцарии и ФРГ уже практически применяется новый компьютеризированный метод эргономического проектирования очков с использованием специального устройства под

выводится на экран дисплея и на которую «примеряются» различные виды очков.

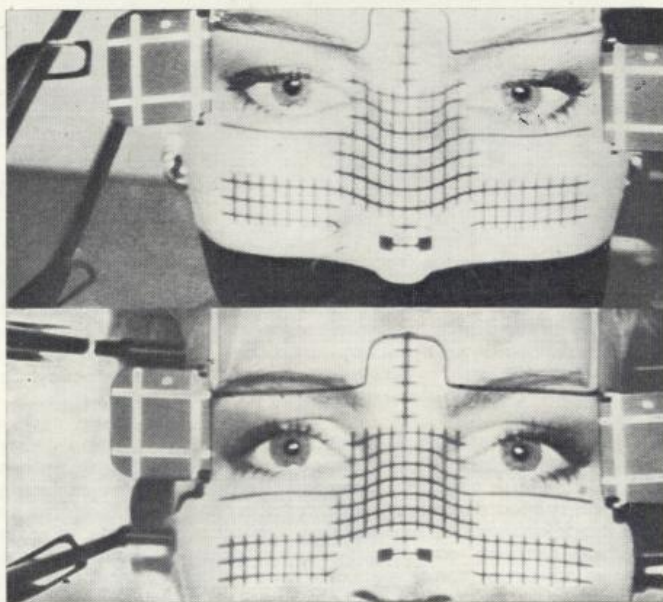
Компьютер производит фотометрические замеры формы лица, носа, ушей, век глаз, бровей, расстояния между зрачками, учитываются также тип лица, цвет волос и кожи и частота пользования очками. Эти данные дополняются рекомендациями врача-офтальмолога. В течение считанных секунд компьютер обрабатывает полученные данные и предлагает пациенту вариант решения: человек видит свое изображение в новых очках на экране

мым материалам очки обладают рядом преимуществ: небольшой вес, не скользят, не давят, не натирают переносицу. Заушники спроектированы таким образом, что состоят из двух частей, одна из которых изготовлена из эластичного материала и тесно прилегает к задней части ушей, гарантируя таким образом плотную посадку очков. Это обеспечивает надежную устойчивость очков, необходимую, например, при занятиях спортом.

В очках Eyemetrics линзы изготовлены из ударопрочной пластмассы. Ожидается, что в ближайшее время опи-



1. Общий вид очков Eyemetrics и изображение лица пациента в очках на дисплее



2. Проецирование измерительной сетки на лице пациента

3. Заушники оригинальной конструкции гарантируют плотную посадку очков

названием Eyemetric.

На лицо пациента, фиксированное перед прибором, проецируется измерительная сетка. При помощи двух видеокамер создается трехмерная фотограмметрическая модель лица, которая

дисплея. Если ему не нравится его внешний вид, компьютер «примеряет» очки другой формы — в любом случае учитываются важные для пациента объективные данные.

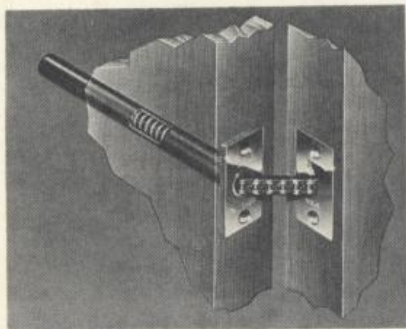
Благодаря конструкции и используе-

мый способ будет использоваться для проектирования очков для детей.

К недостаткам — правда, как отмечается, временным — относится то обстоятельство, что при помощи данного способа нельзя проектировать модные очки в оправках современных форм. Носовые перемычки и заушники крепятся непосредственно к линзам. Специалисты утверждают, что при помощи дизайнеров эти недостатки в ближайшее время будут устранены; уже сейчас один из путей решения проблемы заключается в использовании цветных нарезок борозд и дополнительных элементов для улучшения объемно-пластического решения очков.

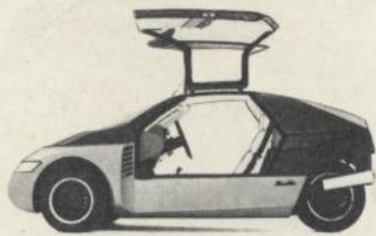
Д. Э. БЕЙЕРЕ, ВНИИЭ

НОВИНКИ ЗАРУБЕЖНОЙ ТЕХНИКИ



Полностью спрятанное в стене пружинное устройство, закрывающее дверь, предлагается фирмой Reilor Inc. (США).
Popular Science.— 1988.— Vol. 232, N 3 (III).— P. 96: 1 ill.

Чтобы избежать выбрасывания использованных алюминиевых баллонов от газированной воды, фирма Reynolds (США) выпустила алюминиевые баллоны, снабженные пластмассовой пробкой, дающей возможность сохранять газ при частичном потреблении напитков. Баллоны изготавливаются объемами 0,45, 0,7 и 0,9 литра. Их можно сдавать в обмен при покупке новых.
Design News.— 1988.— IV. N 8.— P. 70, 71: 1 ill.



Нечто среднее между автомобилем и мотоциклом — трехколесный двухместный автомобиль массой 550 кг — создала фирма VW (ФРГ). У него четырехцилиндровый двигатель с водяным охлаждением мощностью 88 л. с. и рабочим объемом 1400 см³. Скорость до 193 км/ч. Две двери с боковыми стеклами открываются вверх.
Popular Science.— 1988.— Vol. 232, N 3 (III).— P. 14: 1 ill.

Возможность работы водолазов на глубине 530 м проверила фирма SOMEX (Франция). Шесть человек 13 дней находились под давлением 5 МПа (51 атм). Вначале они нахо-

дились в спецкамере, спущенной на морскую глубину, затем по три человека выходили на дно моря и совершали там условные работы по сборке нефтедобывающего оборудования. Сначала интервалы были по 20 минут, затем дошли до двух часов. Водолазы дышали специальной смесью из 1% кислорода, 47% водорода, 49% гелия. Подъем на поверхность потребовал 18 дней. Кроме работ по нефтедобыче предполагается использовать этот способ для поднятия затонувших кораблей. На месте работы глубоководная лодка «Гриффон» (Франция) провела психометрические обследования водолазов. Эксперимент проводился в условиях десятибалльного шторма, но корабль-матка и спецкамера были оборудованы стабилизирующими устройствами.
Science et Vie.— 1988.— IV, N 847.— P. 70, 71: 1 ill.



«Почини сам!» — так называется серия книг-инструкций, выпускаемая издательством Time Life (США). Первая книга высылается на пробу бесплатно на две недели. При одобрении уплачивается 13 долларов. Далее каждые два месяца, на тех же условиях высылаются книги по другим специальностям, которые таким же порядком можно приобрести или отвергнуть. Издания посвящены различным домашним проблемам, как то: кухня и ванна, электропроводка и освещение, лужайка и сад, автомобиль, стены и потолок и т. д. Подробные тексты иллюстрированы большеформатными цветными фотографиями.
Popular Mechanics.— 1988.— Vol. 165, N 2 (II).— P. 19: 4 ill.

Парник с автоматикой предлагает фирма Garden Supple Co (США). Двойные стенки предохраняют от возможных весенних заморозков, а термочувствительный клапан размером 15 см сам открывается при температуре, превышающей 20°C.
Popular Science.— 1988.— Vol. 232, N 3 (III).— P. 45: 1 ill.

Охранная система для живущих одиноко выпущена японскими фирмами Matsushita Electric Industrial, Matsushita Housing Products. По этой системе на внутренней части входной двери вешается коробка, соединенная со всеми потребителями энергии внутри помещения, а также с сигнализаторами дыма, утечек га-

за, воды, кондиционером воздуха и т. д. В коробке помещают специальную карточку. Когда выходящий вынимает ее, все потребители отключаются, вслед ему посылаются сигналы, например, «окно не закрыто» и т. п. Дверь запирается на полный засов. При возвращении карточка через наружную прорезь вставляется; дверь отпирается, зажигается свет.
JEI.— 1988.— IV.— P. 93.



Справочная cabina-автомат показывает на своем экране, как пройти от нее к какому-либо определенному месту в городе. Cabina выпущена французской фирмой Logovision и установлена в парижском метро.
Popular Science.— 1988.— Vol. 232, N 3 (III).— P. 94: 1 ill.

Материалы подготовил доктор технических наук Г. Н. ЛИСТ, ВНИИЭ

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

Подписка на журнал «ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭСТЕТИКА» оформляется:

— в СССР — всеми предприятиями «Союзпечати» и отделениями связи,

— в социалистических странах — местными почтовыми отделениями,
— в остальных зарубежных странах — фирмами, которые занимаются продажей советских книг и периодических изданий.

Subscription to «TEKHNIЧЕСКАЯ ЭСТЕТИКА» magazine can be registered through the following agencies:
— local post offices (in Socialist countries),
— firms which are selling Soviet books and periodicals (in all other countries).

Read in issue:

1

Airport design program: the concept and proposals // *Tekhnicheskaya Estetika*.— 1989.— N 9.— P. 1—5: 8 ill.

A new equipment in Soviet airports should become a means of managing and control of the passengers flow, and contribute to businesslike and convenient contacts of the passengers and the personnel. Such an idea is included in the "Airport design program", developed by VNIITE designers. The bases of the proposals are elements of the scenery modelling, which determine conditions of the passengers' behavior in the airport. The "wave" morphology is intended for the passenger to define exactly one's own place in the process of a preflight service. It will also help each person to find "one's own corner" in the leisure zone. The equipment is intended to be used in future, when our airports will be mainly on selfservice.



20

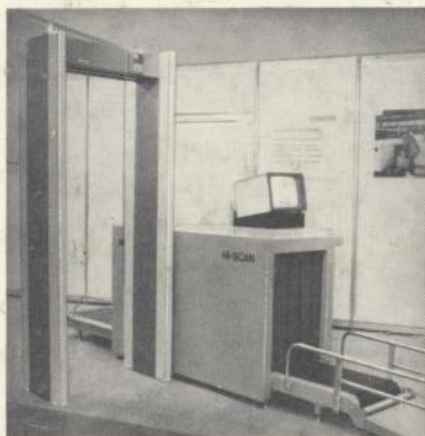
FILLIN V. A. Looking at the city // *Tekhnicheskaya Estetika*.— 1989.— N 9.— P. 20—22: 5 ill.— Bibliogr.: 17 ref.

Design could and should contribute substantially to the solution of ecological problems. Video-urba-ecology, a new scientific trend of research, is an important part of ecology, where the designer is to apply his (her) skill. What kind of scientific discipline is it? Recently the growth of urbanism has drastically changed a visual environment of people, its colour range and structure of environmental space. This is of great importance for the man's life, and for his vision in particular, since mechanisms of visual perception have been determined for millenniums under principally different conditions of natural environment. The question is how to help a city resident to avoid negative effects, which are evoked by surrounding visual environment? Now we give the floor to a founder of video-urba-ecology.

6

Airline service: a look from the inside and the outside // *Tekhnicheskaya Estetika*.— 1989.— N 9.— P. 6—9: 4 ill.

An airline service is not a number of items for using and it is not a list of services which an airline company could offer to the passenger. The airline service begins where servicing the passenger acquires a personal character: you have been at the mass service office—at the airport, and yet you have an impression that the personnel was dealing only with you. The readers are offered a dialogue of two Soviet designers, which are discussing an American airline service, they try to find out how they achieve it. It turns out that we have to do with the highest level of the design work: the service process is being modelled, experimented and tested in such a way that the passenger meets no inconvenience anywhere. And when there is no inconvenience, the passenger is personally satisfied, though the personnel was dealing not only with him.



23

KOSKOV M. A. Once again on theoretical teaching of designers // *Tekhnicheskaya Estetika*.— 1989.— N 9.— P. 23, 24.

The magazine has been interested in theoretical lectures for designers at higher design institutes for a long time. Every experience in this field is valuable for us, since the level of teaching design theory is insufficient. It is high time to replace the craft-oriented bases of the profession for theory and methods. This article contains a logic description of the basic course on design theory, history and methods. The author is teaching this course at Mukhina design school at Leningrad.

25

Ettore Sottsass // *Tekhnicheskaya Estetika*.— 1989.— N 9.— P. 25—29: 13 ill.

In the above essay an attempt is made to determine some constants, which would somehow unite creative work of Ettore Sottsass, most multi-faced and controversial Italian designer of the present time. He is a founder of Memphis, a well-known design team, the activities of which are considered to be a turning point in modern design. He created many designs for Olivetti, which are recognized as best designs all over the world, he is a member of many movements, aimed at reformations in design. All his work testifies his bright individual skill and mastery.

