

ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНІ РОЗРОБКИ В ГАЛУЗІ ДИЗАЙНУ ЖИТЛОВОГО СЕРЕДОВИЩА

Бейлах О. Д., аспірант

Прикарпатський національний університет ім. В. Стефаника

Анотація. У статті розглянуто досвід експериментального проектування мобільного житла в дизайнерській практиці періоду 1970-1980-х років.

Ключові слова: мобільна архітектура, формоутворення житла, житлове середовище, домобіль, дизайн.

Аннотация. Бейлах О. Д. Экспериментальные разработки в отрасли дизайна жилищной среды. В статье рассмотрен опыт экспериментального проектирования мобильного жилья в дизайнерской практике периода 1970-1980-х годов.

Ключевые слова: мобильная архитектура, формообразование жилья, жилищная среда, домобиль, дизайн.

Annotation. Beylakh O. D. Experimental developments are in industry of design of housing environment. In the article experience of experimental planning of mobile habitation is considered in designer practice of period of 1970-1980 years.

Keywords: mobile architecture, housing environment, of habitation, domobil', design.

Постановка проблеми.

Існуюче житлове середовище досліджуваного періоду було відображенням обмежень, яке нав'язливо пропонували суспільству. Монотонність та естетичне збіднення стереотипів в архітектурі масової забудови й усього предметно-просторового середовища попередніх періодів 1950-1960-х рр. зумовлювало бажання створити нове мобільне житло, багатфункціональне, легке, пристосоване до динамічного способу життєвого устрою. Окрім того будують чимало споруд, які експлуатуються посезонно, їх а після залишали без догляду, як свідчення антиархітектурних зразків.

Мета, задачі роботи, матеріали та методи.

Мета статті – висвітлити особливість напряму мобільної архітектури в радянському дизайн-процесі 1970-1980-х рр., як явище експериментального характеру.

Стаття виконана за планом НДР Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника.

Результати дослідження.

Мобільна архітектура – це свого роду конструктор, котрий поєднує в собі функціональність, якість, індивідуальність, зручність. Голландський дослідник Ніколас Ян Хабракен в одній зі статей «Людина, житло і індустрія» писав: «Ми хочемо бачити різноманітну організацію міста, пізнати незалежне житло у вигляді окремого осередку, що має власне життя, схильне до оновлення і видозмінювання під впливом стимулів, в основі яких лежить соціальний вплив більшою мірою, ніж економічний або технічний» [7].

Звичайно мобільну архітектуру неможливо сприймати в загально-прийнятих рамках житлової архітектури. Односторонній підхід попереднього періоду 1950-69-х років, який ґрунтувався на принципах уніфікації та стандартизації не передбачав активної ролі для експериментальних проєктів (в нашому випадку) мобільного житла, але необхідно зазначити спробу дизайнерів поєднати індустріальні методи з естетичною виразністю житлового середовища.

У період 1970–1980-х років простежується різноскерований підхід у проєктах мобільної архітектури. Характерним в експериментальних пропозиціях є здивувати і завоювати потенційного споживача, формоутворення житлового середовища розвивалось від традиційних до екзотичних форм «житлової нори», з устаткуванням засобів зв'язку, кондиціонуванням повітря й інших видів комфорту.

Одним з прикладів мобільної архітектури в радянській практиці 1970-1980-х рр. є проєкт житлового осередку, назва якого «Універсальна капсула». Дизайнери уральського філіалу ВНДІТЕ Г. Халдіна, Ю. Кубріна, С. Козирева та С. Лазарева використали аналоги формоутворення живої природи, а саме її фізичні та естетичні фактори, в наслідку зовнішній вигляд нагадував гусінь, що природно вписується в довколишній ландшафт. Так звана капсула складалася з уніфікованих елементів, які виготовляли з пластмас, а

трансформований блок з прозорого плівкового матеріалу, що надавав можливість розширенню додаткових приміщень.

Розробки дизайн-програм мобільних об'єктів, які функціонують в умовах екстремального середовища, простежуються у дипломних проектах дизайнерських вузів названого періоду, темою яких є розробки комплексних експериментальних проектів мобільних житлових об'єктів, рекреаційних комплексів для Північного полюсу, паркових зон, «Луна-парків» і т. п. Власне стан дизайнерської професійної культури характеризує прогресивні прояви, досягнення, передові технології й матеріали, тобто соціально-економічний розвиток суспільства, тому, в першу чергу, потребує модернізації в створенні нових програм і завдань, які базувалися на основі аналізу експериментальної практики. Насамперед йдеться про найближчий попередній досвід й можливість використання позитивних традицій радянського періоду діяльності ВХУТЕМАСа і ВХУТЕІНа, а також творчого потенціалу західних дизайнерських вузів.

До прикладу, дизайн-концепція програми «Національний парк Вуокса», завданням якої створення відпочинкової зони за допомогою мобільних споруд при умові збереження природних та історичних ландшафтів парку. Студенти-дизайнери запропонували проекти сезонних кемпінгів, плавучих осередків для відпочинку, склад-термінал і плавучий розважальний центр. Всі споруди, за задумом авторів, виготовлялись промисловим способом на єдиній модульній основі з різною ступінню мобільності. Безфундаментні мобільні споруди, монтувались на єдиній конструктивній основі, що допускало в короткий термін збирати та розбирати конструкції. А єдина модульна система та динамічні конструкції покриття змінювались в залежності від метеорологічного клімату, вимог та функцій. Всі об'єкти розміщувались на воді, що власне давало можливість легко переміщати окремі частини, створюючи комбінаторні варіанти. Характерним просторовим рішенням було чергування площин понтонів і водної поверхні. Проектуючи подібні проекти, студенти враховували такі фактори, як соціальні, культурні, технологічні, екологічні. Запропоновані проекти мобільного житла, окрім даної пропозиції, можуть мати різноманітне застосування, як для любителів екзотичного відпочинку, господарсько-побутових робіт так і для тимчасового захисту людей під час стихійних лих [8].

Відповідно до різноманітності ідей дизайнерських та архітектурно-просторових рішень в напрямку мобільної архітектури, пропонували незвичні будівельні матеріали: метал, склопластик, скловолокно, пінопласт, різні види пластмас та ін. Подібні матеріали легкі з чудовими ізоляційними властивостями, завдяки додаванню відповідних реагентів набухали і приймали м'яку еластичну, або жорстку структуру осередків, а також мали наступні переваги: підвищену термічну ізоляцію, опірність атмосферним впливам і загніванню, полегшену вагу й опір тиску. Використання жорстких комірчастих пластмас відкривало нові перспективи використання, оскільки їх можна

виготовляти на заводах та будівельних майданчиках. Ці плюси дозволяли транспортувати пластмаси в розрідженому стані й за допомогою пультверизатора на місцях обробляти поверхні житлових осередків. Використання подібних матеріалів прослідковується в західній практиці дизайнерів Жан Манваля, Джо Коломбо, Луіджи Колані [3]. Своєрідний матеріал «льодопласт» був розроблений спеціалістами науково-дослідного інституту Арктики і Антарктики під керівництвом І. Песчанського. В його склад, окрім води, входила деревообробна стружка та полімерні добавки, з льодопласту зведена пристань в містечку Заполярному [1].

Окремо слід зупинитися на такому аспекті предметно-практичної творчості дизайнера, як домобіль (або кемпер). Утворення домобіля підлегле функції, а функцією була людина, яка бажала пристосувати простір до своїх психічних і фізичних потреб, які б задовольняли нові відчуття. Житло на колесах для тих, чий спосіб життя передбачає постійні переїзди. Сила людського інтелекту, перетворила механізм на засіб, що служить людині. Етимологія «домобіля»: дім + мобільність = домобіль, як уособлення живого організму, який завжди здатний гнучко формувати архітектурну форму згідно бажанням і примхам споживача. Він рівноцінний будь-якому іншому механізму, в якому відбувається маніпуляція площинами при необхідності використання та забезпечення фізіологічної функції життя [3, 6]. Експериментальні розробки проєктів домобіля досягли реального успіху за кордоном, зокрема в Югославії. Укладена всередині самої себе, архітектурна логіка у системі власнофахового мислення втратила реальний контакт із розвитком інших професій, необхідних для її створення, з машинною, себто, автомобільною технікою. У стосунку між просторовим принципом архітектури (створення і опанування корисного простору) й інженерною задачею створення домобіля існує істотна розбіжність. Логічним приводом для подолання цієї розбіжності опинилися візуальні дослідження кінетичного мистецтва. У статичній архітектурній формі одноповерхового житлового будинку, котеджу, вілли основною перевагою є саме статичність, у домобіля – за умови «конспективного» задоволення тих самих житлових потреб, основною перевагою є мобільність. Реалізацію такої дизайнерської програми неможливо репрезентувати у загальноприйнятих рамках традиційної житлової архітектури. І тут ми стикаємося зі спостереженням, що доволі примітивне розуміння архітектурної форми як індивідуалізованої форми, що має статичний характер, є майже єдиною формою її існування. До певної міри цю ідею, яка є досить обґрунтованою самими обставинами людського помешкання на землі протягом тисячоліть, поступово було зрозуміло дизайнером як анахронізм. Статичний характер архітектурної форми, що позначає довгострокову ідентичність у способі використання й у візуальному сприйнятті, повинний був визначати створення індивідуалізованої форми. Слід зазначити також, що ця глибоко гуманна концепція у середині 1960-х рр. увійшла у протиріччя з логікою індустріального будівництва, і тому почала вимагати переосмислення на інших, динамічних,

засадах. А стійке виробництво десяти мільйонів автомобілів на рік опинилося здатним задовольнити сучасні потреби людини у русі територіями [4].

Розгляд традиційного житла в цьому аспекті приводить нас до висновку, що замість того, аби задовольняти людину значною кількістю пластичних і функціональних рішень індивідуальних статичних квартир, можна досягти відповідного або навіть більшого задоволення невеликим числом рішень квартир динамічних, що за допомогою керування можуть приймати різні функціональні і пластичні форми і стани при тих самих експлуатаційних можливостях і схожій онтологічній структурі. До того ж, рухомий дім дозволяв людині протягом хоча б декількох тижнів на рік відчувати себе у світі, немов удома, не втрачаючи комфортності помешкання.

Якщо Ле Корбюзьє назвав дім машиною для життя, то його ідея тогочасного «міста-механізму» була втілена у формах «квартири-механізму» або «будинку-механізму», який отримав назву домобіль. З одного боку, це будинок, що трансформується, із задачею регуляції мікроклімату приміщень шляхом автоматичного руху елементів покрівлі (наприклад, проект 1964 р., архітектор А. Мутнякович). З іншого боку, це дизайнерське рішення мобільного архітектуроподібного «додатку» до автомобіля. Оскільки перший аспект лежить поза проблемним колом питань нашої студії, зупинимося на другому [5].

Особливо цікавим є досвід проектування «житла на колесах» періоду 1970-1980-х рр. в СРСР. Поза всяким сумнівом, домобілі є функціональними не для всіх випадків життя, проте там, де люди живуть тимчасово, вони найбільш вигідні й зручні. Типологія «архітектури на колесах» не обмежується тільки житлом. До переліку застосування можна зарахувати: мобільні магазини, медпункти, кінотеатри, допоміжні приміщення для будівельних майданчиків. При конвеєрному виробництві їх вартість близька до вартості автомобіля [9]. Запропонована німецьким архітектором Х. К. Шульцем система мобільного будинку заснована на об'єднанні в загальній конструкції всіх самодіючих і не самодіючих елементів, які складали загальне житло і допоміжне устаткування: транспортні засоби, гаражі. Такі «мобільні будинки» гнучкі, з можливістю розширення необхідного обладнання (вода, газ, електрика, кондиціонер), виготовлення індустріальним способом. В основі проекту принцип приєднання до нерухомого простору, мобільних контейнерів функціонально-обладнаних (кімнат, кухонь, санвузлів). Ідея такого типу контейнера збільшення загального приміщення, заміни елементами системи, які можуть змінюватися індивідуально за бажанням. Різновиди мобільних контейнерів розміщують квартиру, або ж цілісний мобільний ансамбль різної конфігурації. Такий автомобіль, зі всіма можливостями, а саме радіо, телебаченням, трансформобільним сидінням, розсувними перегородками, можна використовувати, як пересувне кіно, театр, ресторан, магазин. Для розширення додаткової площі, наступні мобільні елементи підіймали за допомогою кранів на потрібне місце і прикріплювали до нерухомих частин конструкції [2].

Висновки.

Динамічний життєвий устрій наблизив до перегляду принципів формоутворення житлового середовища. Люди воліли створити «живий організм», який здатний гнучко формувати архітектурну форму згідно з бажанням й примхами, що власне призвело до створення домобіля. В експериментальному значенні житло на колесах було тим механізмом, що мав здатність трансформуватися з мінімальними витратами часу і бути не просто фрагментами оболонки, а чинником технології життєдіяльності, тому й зрозуміла популяризація виникнення автомобіля на колесах.

Порівнюючи експериментальні пропозиції мобільного житла, через термін перевіреного часом, переконуємося, що дизайнери 1970-1980-х рр. всі свої зусилля спрямовували на вирішення проблем соціального, екологічного й естетичного характеру. Досвід експериментальних пропозицій у проектах мобільної архітектури виявився доволі вагомим і корисним, його не можна вважати безрезультатним чи помилковим, оскільки за його допомоги формувалися нові смаки, прийоми і засоби дизайнерської діяльності. Багато пропозицій було реалізовано насамперед у зарубіжній практиці, за наших соціально-економічних причин, поза відсутності замовника (уособленому у розмитому понятті «держава», «держбюджет»), на паперах залишилось багато проектів на рівні експериментальних пропозицій. Проте ці експериментальні концепції зробили суттєвий внесок у пізніші періоди в розвитку мобільних архітектурних форм.

Перспективи досліджень вбачаємо у подальших розробках в галузі дизайну житлового середовища.

Література:

1. Архитектурная бионика / Ю. С. Лебедев, В. И. Рабинович, Е. Д. Положай и др.; Под ред. Ю. С. Лебедева. – М.: Стройиздат, 1990. – 268 с.
2. Беккер Г. П. Концепция «Мембрана»: демократичное жилище для ближайшего будущего / Беккер Г. П., Пузанов В. И., Федосеенко Г. В. // Техническая эстетика, 1990. – №1. – С. 1-5.
3. Борисовский Г. Б. Образ жизни и пространственная среда / Борисовский Г. Б. // Техническая эстетика, 1981. – № 4. – С. 6-8.
4. Генисаретский О. И. Дизайн, городская среда и проектная культура / Генисаретский О. И. // Дизайн и город. – М.: ВНИИТЭ, 1988. – С. 18-38.
5. Иконников А. В. «Дом будущего» – воспоминание о вчерашней мечте или реальная перспектива? / Иконников А. В. // Техническая эстетика, 1984. – № 4. – С. 13-16.
6. Колани Л. Пространство для нового образа жизни / Колани Л. // Современная архитектура, 1970. – № 2. – С. 94-95.
7. Рябушин А. В. Футурология жилища за рубежом, 1960-70 годы: Обзор / Рябушин А. В. – М.: ВНИИТЭ, 1973. – 64 с.
8. Щелкунов Д. Н. Дизайн к проектированию будущего / Щелкунов Д. Н. // Техническая эстетика, 1989. – № 11. – С. 13-16.
9. Ясієвич В. С. Конструктивні системи житла майбутнього / Ясієвич В. С. – К.: Будівельник, 1974. – 72 с.

Надійшла до редакції 6.04.2009