

УДК 7.01:629:615

Вергунова Н.С.

*Харьковская государственная академия дизайна и искусств***ХУДОЖЕСТВЕННО-ОБРАЗНОЕ РЕШЕНИЕ ОПТИМАЛЬНОЙ МОДЕЛИ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ЛЮДЕЙ С ИНВАЛИДНОСТЬЮ**

Вергунова Н.С. Художественно-образное решение оптимальной модели передвижения для людей с инвалидностью. Оптимальная модель передвижения для людей с инвалидностью состоит из двух объектов: инвалидной коляски и индивидуального транспортного средства. Каждый из этих объектов обладает своей художественной выразительностью, проявляемой в отдельных деталях и узлах, но в то же время является частью целостного художественного решения. В соподчинении двух объектов оптимальной модели передвижения для инвалидов задействованы разные средства дизайна, а именно композиционное построение, пропорциональность, нюансировка, цвето-фактурное решение и другие. Комплексное дизайнерское решение оптимальной модели передвижения позволит человеку с инвалидностью полноценно интегрироваться в социальные, экономические и культурные процессы современной жизни.

Ключевые слова: художественно-образное решение, оптимальная модель передвижения для людей с инвалидностью, средства дизайна, инвалидная коляска, индивидуальное транспортное средство.

Вергунова Н.С. Художньо-образне рішення оптимальної моделі пересування для людей з інвалідністю. Оптимальна модель пересування для людей з інвалідністю складається з двох об'єктів: інвалідного візка та індивідуального транспортного засобу. Кожен з цих об'єктів має свою художню виразність, що проявляється в окремих деталях і вузлах, але в той же час є частиною цілісного художнього рішення. У супідрядності двох об'єктів оптимальної моделі пересування для інвалідів задіяні різні засоби дизайну, а саме композиційна побудова, пропорційність, нюансування, кольорово-фактурне рішення та інші. Комплексне дизайнерське рішення оптимальної моделі пересування дозволить людині з інвалідністю повноцінно інтегруватися в соціальні, економічні та культурні процеси сучасного життя.

Ключові слова: художньо-образне рішення, оптимальна модель пересування для людей з інвалідністю, засоби дизайну, інвалідна коляска, індивідуальний транспортний засіб.

Vergunova N.S. Design solution of the optimal model of transportation for people with disabilities. The basic concept of the optimal model of transportation is proposed, which is complex and consists of two objects. The first object

is for indoors that is a wheelchair; the second one is for street driving that is an individual vehicle. Each of these objects has its own artistic expression, which can be seen in separate details and units but at the same time they are the part of entire artistic solution. Collateral subordination of two objects of optimal model of transportation for people with disabilities, their complete perception as one system is reached by different means of design, such as compositional structure, proportionality, nuances, colour-texture solution and others. Complex design solution of the optimal model of transportation will help to ensure complete integration and participation of people with disabilities in the economic, social and cultural life of society. Objectives. The objectives of this study are to analyze the design solution of the optimal model of transportation. The proposed compositional solution has a sufficient art expressiveness and originality, creating a catchy image, and emphasizing the specific mission of objects. Results. The volume-spatial structure of the offered optimal model of transportation for people with statodynamic disabilities and its nuance detailing in combination along with the colour-texture solution allows to assert, that the given problem can be solved by means of design.

Keywords: design solution, optimal model formation for people with disabilities, means of design, wheelchair, individual vehicle.

Постановка проблемы. Проблема, затронутая в данной статье, заключается в рассмотрении вопроса о художественно-образном решении оптимальной модели передвижения для людей с инвалидностью.

Актуальность темы. Характерной чертой большинства средств передвижения для инвалидов, независимо от разнообразия их функциональных возможностей, является несоответствие художественных поисков формы и конструкторско-технического решения. Действительно, специфичность назначения этих средств, априори, предполагает тщательную работу с конструкцией, ведь грамотное техническое решение таких объектов необходимо для обеспечения безопасности человека с инвалидностью во время передвижения, для удобства и длительности эксплуатации. В то же время, чрезмерная техническая насыщенность, не подкрепленная компонентами художественно-образного решения, способствует невыразительному дизайну и вызывает стойкие ассоциации с неинтересным формообразованием инвалидных колясок и индивидуальных транспортных средств для инвалидов.

Цель работы: сформулировать и описать художественно-образное решение оптимальной модели передвижения для людей с инвалидностью.

Анализ последних исследований и публикаций. В общетеоретическом осмыслении проблематики использованы работы следующих исследователей: Ю. Моздоквой [5], Т. Карповой [4], А.Н. Беловой и О.Н. Щепетовой [1]. В работах Т.П. Карповой и Ю.С. Моздоквой серьезное внимание уделяется процессу реабилитации инвалидов. Реабилитационные технологии, которые иногда называют адаптивными технологиями, включают в себя устройства или оборудование, ис-

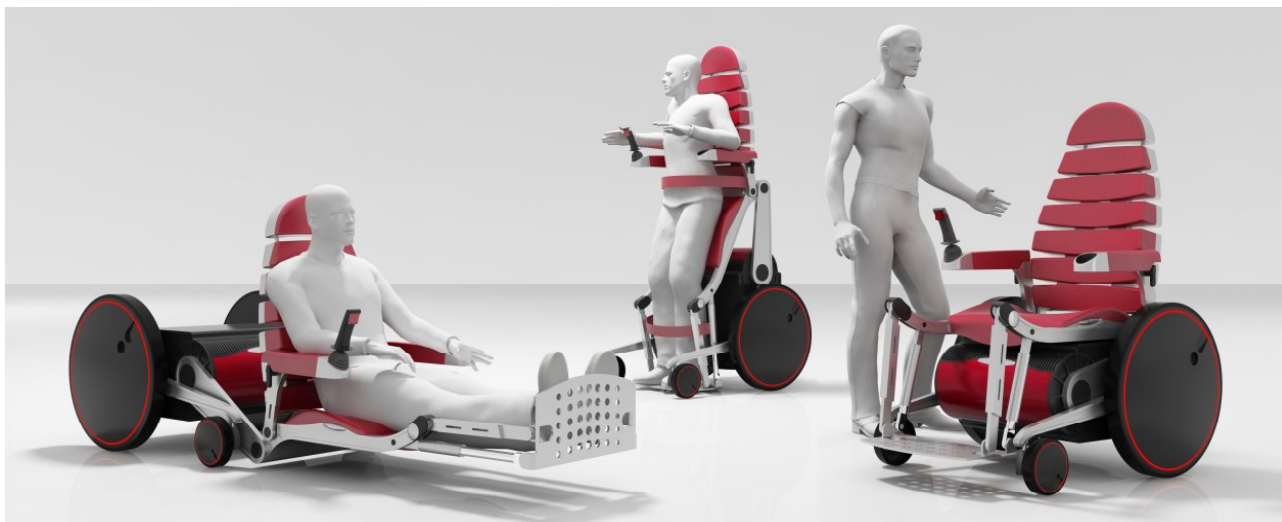


Рис. 1. Трансформируемое инвалидное кресло в различных положениях



Рис. 2. Индивидуальное транспортное средство

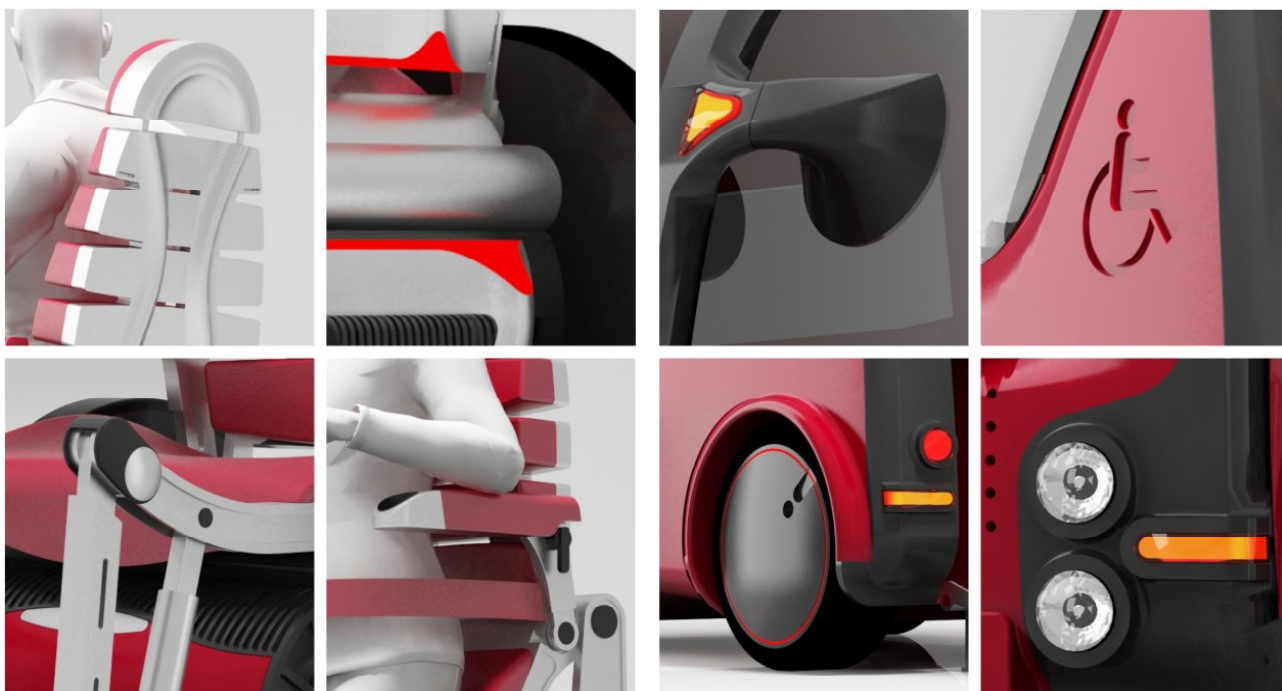


Рис. 3. Фрагменты инвалидного кресла

Рис. 4. Фрагменты транспортного средства

пользуемые для сохранения и расширения сферы жизнедеятельности людей с инвалидностью, а также максимального ее улучшения. Предоставление человеку с инвалидностью протезов, оборудования для передвижения и других подобных средств является бытовой реабилитацией согласно «Руководству по реабилитации больных с двигательными нарушениями» под редакцией А.Н. Беловой и О.Н. Щепетовой [1]. Проведенный анализ литературных источников позволил выявить, что системных исследований по формированию оптимальной модели передвижения для людей с инвалидностью в Украине практически не существует, большинство работ опосредовано затрагивают конкретные социальные аспекты выбранной проблематики.

Изложение основного материала исследования. В создании оптимальной модели передвижения, той, что минимизирует зависимость инвалидов от окружающих, следует ориентироваться на ежедневные потребности перемещения. Удовлетворение этих потребностей является необходимостью, направленной на обеспечение позитивных изменений в образе жизни человека с инвалидностью, повышения уровня его независимости и степени участия в экономической, социальной и культурной жизни общества. Учитывая разные условия для передвижения в помещениях и за их пределами, необходимо комплексное решение, как минимум, из двух объектов. Первый объект – это инвалидная коляска для перемещения внутри помещений, второй объект – транспортное средство для передвижения за пределами помещений, езды по улице [3].

Особое внимание в процессе проектирования инвалидной коляски было уделено ее дизайнерскому решению, попытке создать современный и привлекательный образ, который вызывает позитивные эмоции, как у пользователя, так и у окружающих (Рис. 1).

Проектное решение спинки первого объекта выполнено в нехарактерном исполнении инвалидных кресел и представляет собой плавные двухчастные сегменты, пронизанные пластичной линией, как своеобразная интерпретация позвоночника человека. Антропоморфный образ сидения завершает регулируемый подголовник, который с передней стороны зрительно «закругляет» сегментные образования, а с задней стороны служит петлеобразным решением пластической линии, еще больше подчеркивая ее изгиб и изящество. Несмотря на многокомпонентный состав спинки, целостность ее зрительного восприятия не нарушена.

Профиль сидения выполнен с учетом эргономических рекомендаций, но в то же время волнообразные боковые наплывы выстраивают взаимосвязь с проектным решением спинки, а плавное переднее опускание является логическим завершением соподчиненного состава: сидения, спинки и подголовника, создания внешнего замкнутого очертания с постоянным движением.

Подлокотники в целом содержат более спокойные переходы формы, вставка из тканевого ма-

териала плавно соприкасается с конструктивными элементами: основанием подлокотника и завершающим элементом со встроенным джойстиком. Переключением с формообразующими направляющими сидения и спинки является переменное скругление внешней верхней кромки тканевой части, которое в начале соответствует небольшому скруглению алюминиевого элемента, а далее расширяется, обеспечивая более удобную поверхность для размещения руки.

Решению светотехники в инвалидной коляске присущ необычный силуэт, полученный в результате среза задней части спинки. Эта естественная форма органично вписывается в общую композицию, являясь лаконичным завершением пластичной гибкой линии. В поддержку формообразования этого светодиодного среза выступает аналогичный срез, сделанный в задней части энергетического блока. Пластическое решение полукруглого наплыва охватывает вентиляционную решетку и оканчивается зеркальным отражением среза светотехники, расположенной в спинке кресла.

Таким образом, на виде сзади инвалидного кресла присутствует своеобразная композиция, объединяющая проектное решение подголовника, спинки и энергетического блока. Замкнутое движение гибкой пластичной линии распространилось на все три объема с небольшим разрывом, по краям которого размещены блоки световых приборов, увязав все в единое целое.

Цвето-фактурное решение инвалидного кресла выполнено в сочетании нейтрального ахроматического цвета и сложного оттенка красного, серебристый цвет алюминиевых деталей контрастирует с общей гаммой, выгодно подчеркивая основные конструктивные направляющие, их плавные движения. Разность фактур тканевого материала, поликарбоната и алюминия также вносит определенную нюансную проработку.

Композиционное построение объемов инвалидной коляски основано на их соразмерном соподчинении, с выдержанными пропорциональными соотношениями и масштабными размерами, с применением симметричного расположения и формообразующей детализации элементов.

Формообразование индивидуального средства передвижения выполнено в соответствии с современными тенденциями в автомобилестроении и представлено плавно перетекающими объемами с активно выраженными несущими, что придает динамичности объемно-пространственной структуре электромотоцикла. Пропорциональное соотношение деталей кузова и остекления конструктивно оправдано, направляющие стеклянных плоскостей находят динамическую поддержку в растровых массивах точечных элементов вентиляционных решеток на всех плоскостях транспортного средства. Активно развитыми колесными арками подчеркивается принадлежность электромотоцикла к семейству автомобильного транспорта (Рис. 2).

Композиция боковых зеркал, корпуса которых обладают более четкими формообразующими линиями, контрастирующими с общей плавной направленностью электромобиля, в тоже время обтекаемые формы поворотных элементов со скругленными углами, расположенных в местах примыкания зеркал к конструктивным несущим, зрительно удерживают этот контраст.

Передняя панель электромобиля представляет собой «приветливый интерфейс» благодаря формообразующим линиям воздухозаборника с соответствующим движением точечных элементов растровой вентиляционной решетки. Светотехнические элементы «подмигивают» пользователю, а криволинейный ложемент для дворника поддерживает «улыбающуюся» форму воздухозаборника. Все эти элементы направлены на выявление позитивных эмоций человека с инвалидностью.

Размещение пиктограммы с изображением инвалида на боковых и задней частях электромобиля, выполненной в соответствующем цвето-фактурном решении с возможностью подсветки в темное время суток, будет способствовать повышению безопасности инвалида как участника движения, и проявлению адекватной, прогнозируемой реакции остальных участников движения.

Сочетание лакированных поверхностей деталей облицовки электромобиля с матовым покрытием его каркаса, фактурное решение светотехнических приборов, светодиодные вставки на колпаках – все это было выполнено с применением тех или иных средств дизайна.

Цвето-фактурное решение транспортного средства, выполненное на контрасте оттенков красных и темно-серых цветов, не только усиливает особенности формообразования объекта, но может являться информирующим сигналом для других участников движения, что за рулем средства передвижения находится человек с инвалидностью. В случае принятия на государственном уровне документа об определенном цвето-фактурном решении средств передвижения для инвалидов, как специального транспорта, это может расцениваться как цветовая идентификация человека с нарушениями статодинамических функций среди других участников движения.

Соподчинение двух объектов оптимальной модели передвижения для людей с инвалидностью, их целостное восприятие как одной системы, достигается разными средствами дизайна.

В первую очередь, это цвето-фактурное решение, компоненты которого представлены и в инвалидной коляске, и в индивидуальном средстве передвижения, основные объемы акцентированы хроматическими оттенками, вспомогательные – ахроматическими цветами. Такое цвето-фактурное решение является наиболее действенным средством для обеспечения неделимости объектов, их сущностной схожести.

Задействованное применение элементов с одинаковым композиционно-пластическим и цвето-фактурным решениями – декоративных колпа-

ков для колес, выполненных в разных габаритных размерах, но в одинаковых пропорциональных соотношениях – лишний раз подчеркивает это соподчинение. Каждый из колпаков, независимо от принадлежности к первому или второму объекту оптимальной модели передвижения, оснащен светодиодной каймой, которая при движении способствует созданию интересного визуального светового эффекта (Рис. 3, 4).

Также определенную взаимосвязь двух объектов создают адресные переключения в определенных деталях, в частности в ритмичном движении точечных элементов, представленных в перфорированном решении подставки для ног в инвалидном кресле и в виде растрового массива вентиляционных решеток по сторонам кузова индивидуального средства передвижения.

Выводы. Оптимальная модель передвижения для людей с инвалидностью представлена комплексным решением из двух объектов: инвалидной коляски для перемещения внутри помещений с возможностью преодоления объективных препятствий и транспортного средства для передвижения за пределами помещений, позволяющего выполнять поездки на дальние расстояния в любое время года. Предлагаемое композиционное решение обладает в достаточной мере художественной выразительностью и оригинальностью, создавая запоминающийся образ, и подчеркивая конкретное назначение объектов.

Таким образом, объемно-пространственная структура предлагаемой оптимальной модели передвижения для людей с инвалидностью и ее нюансно-пластическая проработка в совокупности с цвето-фактурным решением позволяет утверждать, что данная проблема может быть решена средствами дизайна.

Дальнейшие исследования планируется направить на изучение принципов формообразования средств передвижения для инвалидов, используя практические результаты в написании диссертационного исследования по аналогичной теме.

Литература:

1. Белова А. Руководство по реабилитации больных с двигательными нарушениями / [под ред. А.Н. Беловой, О.Н. Щепетовой]. – М.: Антидор, 1998. – 224 с.
2. Вергунова Н.С. Эстетический фактор специальных средств передвижения для людей с инвалидностью // Вісник Харківської державної академії дизайну і мистецтв: зб. наук. праць. – Харків, 2012. – №9. – С. 4–6.
3. Всемирный доклад об инвалидности [Электронный ресурс] // Официальный сайт Всемирной организации здравоохранения. – Режим доступа: http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/summary_ru.pdf.
4. Карпова Т.П. Концепция независимой жизни инвалидов в социальной политике государства [Текст]: автореферат дис. на соискание науч. степени канд. соц. наук «Социальная структура, социальные институты и процессы»: 22.00.04 / Карпова Т.П. – Самара, 2005. – 20 с.
5. Моздокова Ю.С. Социально-культурная реабилитация инвалидов и их семей в процессе досуговой деятельности [Текст]: автореферат дис. на соискание науч. степени канд. пед. наук «Теория, методика и организация культурно-просветительной деятельности»: 13.00.05 / Моздокова Ю.С. – М., 1996. – 25 с.