

УДК 721.11 : 725.3

Т. О. Проляка

к. арх., доцент

Донбаська національна академія будівництва і архітектури

ІНФОРМАТИВНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ТА КУЛЬТУРНА ІДЕНТИЧНІСТЬ В АРХІТЕКТУРІ ОБ'ЄКТІВ РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ

Анотація: в статті розглядається ефективність прийомів культурного відображення в створенні інформаційно-насичених художніх образів в архітектурі об'єктів рейкового транспорту (на прикладі надземних станцій міського рейкового транспорту). Теоретично обґрунтовано інформативний та композиційно-художній потенціал архітектурної форми об'єктів дослідження. Проаналізовані історико-культурні ознаки в архітектурі реалізованих об'єктів. Встановлений вплив художньо-виразних станцій на загальний візуальний імідж міста.

Ключові слова: культурне відображення в архітектурі, інформативність архітектурної форми, об'єкти рейкового транспорту, візуальний імідж міста.

Актуальність і постановка проблеми. Питання, пов'язані із культурною ідентичністю в усіх її проявах, в сучасних умовах глобалізації та переоцінки національно-культурної самоідентифікації набули особливого значення. Однією з найвагоміших сфер прояву культурних цінностей була і є архітектура. Як могутні носії інформації, яка доступна кожному, архітектурні форми будівель і споруд різної типології несуть на собі відповідальність за емоційний вплив при їх сприйнятті людиною.

Питанням виразності архітектурної форми займалися багато вчених ще з давніх часів. В ХХ ст. серед видатних дослідників композиційної структури форми, пропорцій, семіотики, інформативності форми та її сприйняття можна назвати О. Раппапорта, Б. Бархіна, О. Тіца, В. Глазичева, І. Араухо, А. Іконнікова, Д. Швидковського, І. Страутманіса, Р. Арнхейма, Дж. Гібсона, Ю. Божко та багато інших. З вітчизняних вчених, які в останні роки займаються дослідженням інформаційної структури форми, відео-екологією архітектурного середовища, можна виділити О.О. Фоменко та С.Г. Чечельницького. В [1, 2, 3, 4, 5 та ін.] підкреслюється значення інформаційної взаємодії між архітектурними формами та зовнішнім середовищем, формою та її елементами. Це дає підставу вважати інформативну роль архітектурних об'єктів інтегральною, тобто тією, що потенційно закладена в кожному елемент архітектурного середовища і об'єднує ці елементи в єдину систему.

Таким чином, при розгляді інформативних якостей архітектури, мова повинна йти не тільки про видатні громадські споруди. В даному дослідженні розглядаються інформативні та композиційно-художні якості архітектурного середовища відносно невеликих пасажирських об'єктів на прикладі надземних станцій міського рейкового транспорту (міська електричка, метрополітен, легко рейковий транспорт, монорейка).

Мета і задачі дослідження. Метою дослідження є виявлення ознак культурної ідентичності в об'єктах міського рейкового транспорту (МРТ) та встановлення їх реальної та потенційної інформативності. Для цього необхідно вирішити наступні задачі: розкрити інформативні та композиційно-художні передумови формування архітектурного середовища надземних станцій МРТ, виявити інформативний потенціал об'єктів дослідження, на прикладі реалізованих об'єктів проаналізувати ознаки культурної ідентичності в художньому образі надземних станцій МРТ.

Результати дослідження. Урбанізований простір міста є простором різних комунікаційних потоків, а проблеми його ефективної організації вважаються актуальними. В [2, С.55] багатокомпонентна інформаційна система міського середовища визначена як управління між функціональним процесом, простором і людиною. В архітектурній теорії рішенням інформативної задачі вважається ієрархічність, узгодженість засобів інформації в екстер'єрі об'єкту та розкриття естетичної цінності архітектурного об'єкту через інформативність його форми. Отже, враховуючи [2, С.43], можна сказати, що функціонально - планувальна та естетична цілісність міста залежить від організації інформації в ньому. Враховуючи зв'язки всіх елементів міського середовища, що несуть інформацію, надземні станції МРТ через свою приналежність до транспорту мають велику вагу.

Відомо, саме об'єкти на шляхах формують первинне враження про місто. До того ж, знайомство з системою МРТ, початок створення образу-стереотипу, починається не з комплексної оцінки переваг функціональності системи, а з перших емоцій, першого суб'єктивного враження від зовнішньої організації нових об'єктів, їх узгодженості зі звичними елементами міського середовища.

Найестетичніші підземні станції визнані в метрополітені Праги, Брюсселю, Москви, Торонто, Мюнхена, Стокгольму, Лос-Анджелесу, Вашингтону, Лондону, Сінгапуру [6]. Цікавість викликають деякі підземні пасажирські об'єкти Санкт-Петербурга, Києва, Харкова, Казані, Ташкенту, Лісабону, Ліону, Мадриду, Мінську, Більбао, Берліну, Бухаресту, Монреалю, Гаосюну, Відню, Неаполю, Афін, Пхеньяну, Ганноверу, Гамбургу, Ріо-де-Жанейро, Тегерану, Шанхаю, Тулузи, Валенсії; надземні і підземні пасажирські об'єкти Сантьяго, Ліллю, надземні Вупперталю, Ванкуверу, Генуї та ін. [7]. Достатньо невеликий

перелік художньо-виразних ліній метрополітену, ЛРТ і монорейки (менше однієї третини всіх систем) робить міста їх розміщення виключними, відомими. Можна зробити висновок, що транспортна система здатна позитивно працювати на візуальний імідж самого міста. Також, приведені приклади художньо-виразних станцій свідчать про те, що транспортна архітектура може і має стати провідником культури до суспільства, особливо через такі об'єкти, з якими тисячі людей різних верств населення стикаються щоденно.

На основі інтерпретації понять з рекламного дизайну та маркетингу імідж міста в [8, С.62] визначений як відображення рівня розвитку суспільства в різних аспектах, він визначається взаємодією складно-диференційованих соціальних, політичних, економічних, екологічних та інших галузей життєдіяльності міста. Імідж створює стійку асоціацію стосовно всіх цих аспектів і впливає на ставлення до тих сфер, які навіть не були безпосередньо відображені при формуванні асоціацій. Тоді візуальний імідж міста – імідж, що формується завдяки зоровому сприйняттю, направлений на формування позитивних асоціацій, ознак упізнання міста і його елементів; включає поняття художнього образу архітектурних об'єктів; відображення потреб, вимог і прагнень суспільства, які свідчать про менталітетні особливості та техніко-економічну спроможність міста (країни) [8, С.57, 62]. В якості прикладів можна згадати системи МРТ, які стали «візитними картками» своїх міст: в Вупперталі - монорейка, в Дубаї - метрополітен, в Сіетлі – монорейка (рис.1.).

Таким чином, можна визнати важливу не тільки функціональну, а й естетичну роль надземних пасажирських об'єктів МРТ в життєдіяльності міського суб'єкту.

Прийоми культурного відображення підтримують регіональний напрямок пошуку нових стилів. Тому до проблеми створення нових стилів можна віднести проблеми регіональної ідентифікації. Так, в [9, 10] та інших трудах автора підкреслюється необхідність врахування особливостей регіону в створенні образності архітектурних об'єктів різної типології. Це й історичні, і природо-кліматичні, і господарчо-функціональні фактори розвитку архітектури та містобудування регіону. Такий регіональний підхід вимагає спеціального дослідження культурно-символічних властивостей надземних станцій МРТ, їх здатності відображати певні етапи історичного, науково-технічного, ідеологічного та культурного розвитку суспільства і середовища його життєдіяльності.

Таким чином, використання культурних особливостей при формуванні образності архітектурного середовища нових об'єктів є відповідальним і ефективним прийомом. У зв'язку з цим були виявлені приклади відображення

історико-культурних особливостей в архітектурному образі надземних станцій МРТ. Деякі з них представлені на рис. 2.



Рис. 1. Пасажирські об'єкти міського рейкового транспорту в аспекті формування візуального іміджу міста

Так, історичні надземні станції захищені законодавством, вони уособлюють культурне відображення цілої технічної епохи. Наприклад, багато станцій нью-йоркського метрополітену (в тому числі, надземних), занесено до Національного реєстру історичних місць (National Register of Historic Places). Серед них Prospect Avenue IRT Subway St. та Pelham Parkway Subway St. (Бронкс, Нью-Йорк). Але слід зауважити, що не тільки історичні станції володіють властивістю відображати спадкоємність художніх образів. В рішеннях сучасних станцій також помітний зв'язок із історико-культурними коренями регіону.

Висновки. Можна виділити важливу функцію надземних станцій МРТ - активну роль в процесі візуальної комунікації. Особливість функціонування об'єктів лінії МРТ – це функціональна єдність, нерозривна система.

		КИЇВ (СТ..МЕТРО ЛІВОБЕРЕЖНА, ВАРІАНТ 1965 р.), РІО-ДЕ-ЖАНЕЙРО (СТ..МЕТРО IRAJA) - НАЦІОНАЛЬНІ МОТИВИ В ЗОВНІШНЬОМУ ЛИЧКУВАННІ
		ВІДЕНЬ (ІСТОРИЧНІ СТАНЦІЇ МЕТРОПОЛІТЕНУ АРХ. ОТТО ВАГНЕРА, 1898 р.) - ВІДОБРАЖЕННЯ ГОЛОВНОЇ АРХІТЕКТУРНОЇ ТЕЧІЇ ВІДПОВІДНОГО ПЕРІОДУ (МОДЕРН), ФОРМУВАННЯ УПІЗНАНОГО СТИЛЮ, АСОЦІАЦІЙ ІЗ ПЕРІОДОМ, МІСЦЕМ ТА АВТОРОМ
		ЛОНДОН (МЕТРОПОЛІТЕН, ЛІНІЯ <u>PICCADILLY LINE</u>, НАЗЕМНІ ТА НАДЗЕМНІ СТАНЦІЇ БУЛИ ПЕРЕНЕСЕНІ ТА ПЕРЕБУДОВАНІ В 1932-1935 рр. ЗА ПРОЕКТОМ Ч. ХОЛДЕНА) - РИСИ, ПРИТАМАННІ АНГЛІЙСЬКІЙ ЗАБУДОВІ РІЗНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ: ЦЕГЛЯНІ ТЕРАКОТОВІ СТІНИ, ПІДКРЕСЛЕНІ БІЛІ ЕЛЕМЕНТИ ФАСАДУ (ПОЯСИ, КАРНИЗИ), СІТЧАСТИЙ ПЕРЕПЛІТ ВІКОН.
		ВУППЕРТАЛЬ (МОНОРЕЙКА, ІСТОРИЧНІ СТАНЦІЇ 1901 р.) - ІМІТАЦІЯ ФАХВЕРКОВОЇ КОНСТРУКЦІЇ, ЧЛЕНУВАННЯ ТЕМНИМ ПО БІЛОМУ, ЕЛЕМЕНТИ МОДЕРНУ – ПРОВІДНОГО СТИЛЮ ПЕРІОДУ
		НЬЮ-ЙОРК (ІСТОРИЧНІ ЛІНІЇ В БРОНКСІ, ГАРЛЕМІ, БРУКЛІНІ) - УОСОБЛЮЮТЬ КУЛЬТУРНЕ ВІДОБРАЖЕННЯ ЦІЛОЇ ТЕХНІЧНОЇ ЕПОХИ, СТИЛЬ БОЗ-АР ЯК ВІДОБРАЖЕННЯ ОСНОВНИХ ТЕЧІЙ ПЕРІОДУ
		LOS ANGELES CHINATOWN STATION, 2003 р. - КОПІЮВАННЯ СТИЛІСТИЧНИХ РИС ВІДПОВІДНО ДО КУЛЬТУРНИХ ТРАДИЦІЙ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕНШИНИ, ЩО КОНЦЕНТРОВАНО РОЗСЕЛЕНА В РАЙОНІ РОЗТАШУВАННЯ СТАНЦІЇ
		ДУБАЙ (МЕТРОПОЛІТЕН, 2009 Р. ВІДКРИТТЯ) - ФОРМА РАКОВИНИ – ЯК НАСЛІДУВАННЯ ДАЙВІНГУ ТА ПЕРЛИННОГО ПРОМИСЛУ ОАЕ, В РІШЕННЯХ ІНТЕР'ЄРІВ ВІДОБРАЖЕНІ ЧОТИРИ СТИХІЇ.
		ТАМА (ТОКІО), (МОНОРЕЙКА) - РИСИ НАЦІОНАЛЬНОЇ АРХІТЕКТУРИ: ІМІТАЦІЯ КАМ'ЯНОЇ ОСНОВИ, ТРАДИЦІЙНОЇ КОНСТРУКЦІЇ ДАХУ, ЧЛЕНУВАННЯ ПЕРЕГОРОДОК

Рис. 2. Відображення історико-культурних особливостей в архітектурному образі надземних пасажирських об'єктів міського рейкового транспорту

Виходячи з цього, надземні станції МРТ можуть вважатися ефективними архітектурно-просторовими орієнтирами в візуально-інформаційному просторі міста, якщо їх система працює як композиційний каркас для створення організованої, логічної і упізнаної мережі знакових акцентів. Надземні станції самі мають стати інформативними знаками, змістовними одиницями міського середовища. Враховуючи це, можна визначити такий потенціал надземних станцій МРТ, як створення системи орієнтирів.

Також потенційною, недостатньо розкритою функцією об'єктів МРТ можна назвати створення емоційно-активного середовища, яке викликає зацікавленість у користувачів середовищем, формування стійких позитивних асоціацій, інформаційно-насичених та значущих художніх образів. Позитивні результати образів, побудованих на основі культурних інтерпретацій, були виявлені в результаті аналізу реальних надземних станцій та цілих ліній МРТ.

Комунікативний потенціал надземних станцій МРТ обґрунтовує композиційно-художні можливості МРТ та їх об'єктів, їх використання для впливу на загальний візуальний імідж міста.

У зв'язку з цим, можна констатувати значний художньо-образний потенціал архітектурного середовища надземних станцій МРТ, в тому числі у формуванні культурної ідентичності міста.

Список літератури:

1. Ахмедова Л. С. Особенности трансформации визуального информационно-коммуникативного поля города [Текст]: Автореф. дис. ... канд. архитектуры: 18.00.01 / Ахмедова Лаура Сергеевна; Самарский государственный архитектурно-строительный университет. – Нижний Новгород, 2009. – 25 с.
2. Костенко А. Я. Средства информации в архитектуре [Текст] / А. Я. Костенко. – К.: «Будівельник», 1984. – 112 с.
3. Страутманус И. А. Информативно-эмоциональный потенциал архитектуры [Текст] / И. А. Страутманус. – М.: Стройиздат, 1978. – 119 с.
4. Фоменко О. О. Інформаційна структура архітектурної форми [Текст]: Дис. ... док. архітектури: 18.00.01 / Оксана Олексіївна Фоменко; Харьковський державний технічний університет будівництва і архітектури. – Х., 2002. – 410 с.
5. Чечельницкий С. Г. Методи інформаційного аналізу морфології міського середовища (на прикладі міста Харкова) [Текст]: Дис. ... канд. архітектури: 18.00.01 / Чечельницкий С. Г.; Харьковський державний технічний університет будівництва і архітектури. – Х., 2006. – 263 с.
6. Ten great places to stop for subway art [Electronic resource]: Usa today. – Mode of access: http://www.usatoday.com/travel/destinations/10great/2004-09-02-subways_x.htm - Title from screen. - Updated 09.02.2004.

7. Metro Arts and Architecture (A guide to the fifty most beautiful subway systems in the world) [Electronic resource]: Metrobits.org. - Mode of access: <http://micro.com/metro/metroart.html> - Title from screen.
8. Проляка Т.О. Принципи формування архітектурного середовища надземних пасажирських об'єктів міського рейкового транспорту: Дис. ... канд. архітектури: 18.00.01 / Тетяна Олександрівна Проляка; ДонНАБА. – Макіївка, 2013. – 230 с.
9. Гайворонский Е. А. Методика композиционно-художественного моделирования образа архитектурных объектов [Текст] / Е. А. Гайворонский // Проблемы містобудування і архітектури: сб. научн. тр. ДонНАСА. - Макеевка, 2006. - вып. 2008-6(74). - С. 17-20.
10. Гайворонский Е. А. Результаты анализа опыта композиционно-художественного решения объектов, отражающих особенности украинской национальной культуры на территории Донбасса [Текст] / Е. А. Гайворонский, Н. П. Гайворонская // Проблемы містобудування і архітектури: сб. научн. тр. ДонНАСА. - Макеевка, 2006. - вып. 2008-6(74). – С. 28-33.

Аннотация

В статье рассматривается эффективность приемов культурного отражения в создании информационно-насыщенных художественных образов в архитектуре объектов рельсового транспорта (на примере надземных станций городского рельсового транспорта). Теоретически обоснован информативный и композиционно-художественный потенциал архитектурной формы объектов исследования. Проанализированы историко-культурные черты в архитектуре реализованных объектов. Установлено влияние художественно-выразительных станций на общий визуальный имидж города.

Ключевые слова: культурное отражение в архитектуре, информативность архитектурной формы, объекты рельсового транспорта, визуальный имидж города.

Summary

The effectiveness of methods of cultural reflection in the creation of information-rich artistic architectural images of rail transport objects is considered in the article (for example, overground urban rail stations). Informative and compositional-artistic potential of architectural form of study objects is theoretically proved. Historical and cultural features of the architecture realized objects are analyzed. The influence of the expressive artistic stations on the overall visual image of the city is identified.

Keywords: cultural reflected in the architecture, informative architectural form, rail transport objects, a visual image of the city.

УДК 331.101.1: 72.012 (075.8)

А. Л. Рубцов,*старший науковий співробітник**Українського НДІ дизайну та ергономіки***В. О. Свірко,***директор Українського НДІ дизайну та ергономіки***О. В. Кардаш,***д.т.н., проф.**Національний авіаційний університет, Київ, Україна*

СТАН НАЦІОНАЛЬНОЇ НОРМАТИВНОЇ БАЗИ ДИЗАЙНУ ТА ЕРГОНОМІКИ

Анотація: у статті розглянуті питання формування національної дизайн-ергономічної бази. Визначено стан вітчизняної нормативної бази з дизайну та ергономіки, що була розроблена за останні двадцять років, завдання та напрямки її гармонізації зі стандартами ЄС.

Ключові слова: дизайн, ергономіка, стандартизація.

Постановка проблеми. Відповідно до вимог ЄС пріоритетними напрямками стандартизації у галузі «людського чинника» є роботи з безпеки діяльності, екологічності продукції, розвитку інформаційних технологій, ресурсозбереження та якості продукції (з метою захисту прав споживачів). Ці напрямки безпосередньо пов'язані з професійною, а також побутовою діяльністю людини і не можуть ефективно розроблятися без урахування вимог дизайну та ергономіки.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Необхідність розроблення сучасних стандартів у сфері дизайну та ергономіки, їх гармонізація з міжнародними нормативними документами стає очевидною завдяки стандартизації процесів регулювання діяльності та її результатів у виробничо-технічній, торгово-економічній, соціальній та інших сферах ринкових відносин в усіх розвинених країнах, зокрема країнах-членах ЄС, що [1, 2,3, 4], власне, і визначає науково-прикладну значимість цих питань.

Формулювання цілей статті. Визначення стану, змісту і напрямків розвитку вітчизняної бази дизайн-ергономічних стандартів, питання їх гармонізації з міжнародними нормативними документами, а також допомога фахівцям зорієнтуватися у чинній нормативній базі з дизайну та ергономіки, врахування змісту стандартів у навчальному процесі.

Виклад основного матеріалу. Потреба в активізації розроблення нових стандартів стала вкрай актуальною у зв'язку з підписанням Угоди про

асоціацію нашої країни з Європейським Союзом. Більшість експертів з цього питання одною з головних проблем цієї угоди називають невідповідність нормативної бази України чинним нормативним документам ЄС. Між тим роботи з дизайн-ергономічної стандартизації активно ведуться в Україні, починаючи з кінця дев'яностих років минулого століття. Так метою «Програми комплексної стандартизації в галузі дизайну та ергономіки на 1997–2002 рр.», розробленої і реалізованої Українським НДІ дизайну та ергономіки, було «створення та розвиток нормативної бази в сфері дизайну та ергономіки, її гармонізація з міжнародними стандартами, впровадження вимог директив Європейського Союзу, що стосуються цієї сфери, поліпшення якості продукції та її конкурентоспроможності, підвищення якості середовища життєдіяльності людини, поліпшення умов і безпеки трудової діяльності». В рамках цієї програми було заплановано і здійснено розроблення пакету стандартів, що він забезпечував би дизайн-ергономічне проектування промислових виробів і методику оцінювання (експертування) їхньої якості.

Починаючи з середини дев'яностих років, спеціалістами УкрНДІ дизайну та ергономіки за участі провідних дизайнерів України було розроблено більше двадцяти національних стандартів у сфері дизайну та ергономіки і близько сімдесяти гармонізовано з європейськими та міжнародними. Ця робота продовжується. Зазначена нормативна документація постійно застосовується у роботі дизайнерів, ергономістів, проектувальників, інших фахівців і повинна бути відображена в навчальному процесі. Не зважаючи на те, що більшість вимог стандартів мають рекомендаційний характер, вони ефективні у якості необхідної інформації, наприклад під час проектування промислових виробів, робочих місць, засобів візуальної інформації, об'єктів середовища. Адже висока спожиткова якість проєктованих об'єктів недосяжна без урахування вимог дизайну та ергономіки. Це також означає, якщо не дотримуватися цих вимог, то, не зважаючи на підписання будь-яких угод, європейський ринок для вітчизняної продукції фактично буде закритий. Між тим життя показує, що надання стандартам чинності зовсім не означає їхнього автоматичного поширення на практичну діяльність хоча б тому, що далеко не всі фахівці обізнані про існування цих документів.

Щоб уникнути цього, по-перше необхідне ознайомлення з існуючою нормативною базою за програмами відповідних спеціалізацій у навчальних закладах, а по-друге – доцільна популяризація як нових нормативних документів, так і стандартизації взагалі, бо це не тільки економічно вигідно, а є одним з проявів правового суспільства, побудови якого ми прагнемо. З цією метою охарактеризуємо проведені в Україні роботи з дизайн-ергономічної

стандартизації та її певний результат – існуючу на сьогодні базу дизайн-ергономічної нормативної документації.

В перші роки незалежності в Україні як спадок від Радянського Союзу були чинними 64 стандарти переважно у сфері ергономіки. 21 з них діяли у цивільній сфері, а інші 43 – у військовій. Природно, що національних стандартів України ще не існувало. Не було серед них й жодного суто дизайнерського стандарту. Системну роботу з формування вітчизняної дизайн-ергономічної нормативної бази було розпочато, відповідно до зазначеної вище Програми комплексної стандартизації, з розроблення **основоположних дизайн-ергономічних документів**.

Починаючи з 1994 року, УкрНДІ дизайну та ергономіки розроблено три термінологічних стандарти: ДСТУ 2429-94 «Система "людина-машина". Ергономічні та техніко-естетичні вимоги. Терміни та визначення», ДСТУ 3899-99 «Дизайн і ергономіка. Терміни та визначення» і ДСТУ 3899:2013 «Дизайн та ергономіка. Терміни та визначення основних понять». Останній документ, який тільки що набув чинності, має комплексний характер і розповсюджується на широкий діапазон завдань. Відтак ДСТУ 2429 і ДСТУ 3899 вже не діють. На прикладі цих стандартів становиться очевидно, що життя нормативного документу недовге. Кожен стандарт повинен переглядатися хоча б раз у п'ять років. Отже, робота над стандартом не закінчується навіть після набуття ним чинності.

Одразу після ДСТУ 3899 були розроблені найбільш затребувані у ті роки стандарти: загально-технічний ДСТУ 3943-2000 «Дизайн і ергономіка. Склад, виклад та зміст документації» та організаційно-методичний ДСТУ 3944-2000 «Дизайн і ергономіка. Правила виконання дизайн-ергономічних робіт під час розроблення та поставлення продукції на виробництво». Таким чином був започаткований системний принцип національної стандартизації у сфері дизайну та ергономіки, в основу якого покладено саме ці три основоположні нормативні документи.

Подальше розроблення національних дизайн-ергономічних стандартів базувалось на принципі «першочергової необхідності». Іншими словами, розроблювалися ті документи, які були необхідні для забезпечення потреб дизайн-ергономічного забезпечення промислового комплексу і розроблення яких фінансувалося. Але "надзавданням" кожної розробки було підвищення якості вітчизняної промислової продукції, рівня її спожиткових властивостей.

Значна кількість розроблених національних стандартів стосується **вимог** до різних об'єктів дизайну та ергономіки. Вимоги, що встановлюють ці стандарти, рекомендуються до використання у технічних завданнях на науково-дослідні та дослідно-конструкторські розробки, під час дизайн-ергономічного

проектування, оцінювання промислових виробів, у довідковій, навчальній, методичній літературі. Так ДСТУ 7251:2011 «Дизайн і ергономіка. Вимоги з дизайну та ергономіки. Номенклатура і порядок вибору» установлює номенклатуру і порядок вибору вимог дизайну та ергономіки для їхнього регламентування в нормативній і технічній документації. ДСТУ 7234:2011 «Дизайн і ергономіка. Обладнання виробниче. Загальні вимоги дизайну та ергономіки» доповнює положення ДСТУ 7251 в частині встановлення вимог до виробничого обладнання. Ці стандарти загального призначення, що встановлюють дизайн-ергономічні вимоги та правила їх вибору для всіх промислових виробів.

Є велика група стандартів, що встановлюють загальні **вимоги дизайну та ергономіки до окремих видів об'єктів**. Вимоги до багатьох видів об'єктів було унормовано ще стандартами Радянського Союзу. Ці нормативні документи застаріли не тільки за формою, але й за деякими характеристиками. Тому фахівці УкрНДІ дизайну та ергономіки долучилися до Програми перегляду чинних в Україні міждержавних стандартів (ГОСТ), розроблених до 1992 року, та приведення їх у відповідність до Угоди про технічні бар'єри у торгівлі в часті дизайн-ергономічної документації. В ході реалізації цієї Програми відбувалася не тільки зміна термінології, а й актуалізація чинного фонду нормативних документів, тобто їхня гармонізація з вимогами стандартів, розроблених останнім часом, у тому числі – міжнародних та європейських. Наразі актуалізовано понад п'ятнадцять ГОСТ у сфері дизайну та ергономіки.

Значна група розроблених національних стандартів стосується **номенклатури дизайн-ергономічних показників якості** промислової продукції. ДСТУ 3963-2000 установлює класифікацію і типову номенклатуру дизайнових і ергономічних показників якості побутових машин та приладів і методичні рекомендації щодо їхнього застосування для оцінювання якості продукції. ДСТУ 4055-2001 установлює типову номенклатуру дизайнових і ергономічних показників якості продукції виробничо-технічного призначення, а також містить методичні рекомендації щодо розроблення розгорнутої та конкретної номенклатури показників якості та їхнього застосування для оцінювання якості продукції. Цей стандарт доповнює положення ДСТУ 3963, враховуючи специфіку продукції виробничо-технічного призначення, застосуванням відповідних показників.

Для того, щоб перевірити, чи виконуються дизайн-ергономічні вимоги до певного виду промислової продукції, закладені під час її проектування та вироблення, розроблюються стандарти, що встановлюють достовірні **методи контролювання якості виробів**. Зокрема, ДСТУ 4513:2006 установлює загальний порядок розроблення та нормування колірної асортименту, а також

розроблення, виготовлення, атестації, затвердження та застосування стандартних зразків кольору матеріалів і покриттів. До речі, він був розроблений з метою можливості унормування кольорів державного прапора України одночасно з ДСТУ 4512:2006 «Державний прапор України. Загальні технічні умови».

Не завжди можна визначити якість продукції вимірюванням якихось показників. Так відомо, що прекрасне взагалі не підлягає вимірюванню. Тому для визначення дизайн-ергономічних показників якості переважно застосовують експертні методи. ДСТУ 7247:2011 установлює зміст основних робіт під час виконання дизайн-ергономічної експертизи якості побутових машин і приладів і продукції виробничо-технічного призначення на основі визначення: основних компонентів структури дизайн-ергономічної експертизи; кількості, порядку і змісту операцій, виконуваних під час дизайн-ергономічної експертизи; типової процедури виконання комплексної експертизи. Сумісне застосування цього стандарту із ДСТУ 3963 або ДСТУ 4055 дозволяє проводити дизайн-ергономічну експертизу якості промислової продукції за певною номенклатурою визначених показників порівнянням їх реальних значень із базовими значеннями показників.

Наразі розроблено чотири стандарти з серії дизайн-ергономічного експертування щодо правил оцінювання рівня якості промислової продукції. Вони установлюють основні положення і правила експертного оцінювання естетичного, ергономічного та функційного рівня якості побутових машин і приладів, продукції виробничо-технічного призначення. Два з них – щодо основних положень і оцінювання естетичного рівня якості – вже діють.

Гармонізація національних стандартів з міжнародними та європейськими в Україні почала виконуватися відповідно до Указу Президента України від 14.09.2000р. № 1072/2000 «Про програму інтеграції України до Європейської Спільноти». Гармонізація стандартів у сфері ергодизайну здійснювалася в основному згідно з Директивами ЄС щодо машин. Нагадаємо: директиви Європейського Союзу – це законодавчий акт, що встановлює обов'язкові вимоги до продукції в процесі проектування, виготовлення, реалізації та утилізації. В той же час, законодавство Європейського Союзу залишає за членами ЄС право на розроблення власних механізмів виконання Європейських Директив з більш суворими правилами. Гармонізація з міжнародними стандартами ISO (Міжнародна організація по стандартизації) та ІЕС (Міжнародна електротехнічна комісія) також має відбуватися з дотриманням цих вимог. На сьогодні фахівцями УкрНДІ дизайну та ергономіки гармонізовано більше ніж 70 міжнародних і європейських стандартів. В рамках однієї статті неможливо докладно охарактеризувати дизайн-ергономічну

нормативну базу. Простий перелік розроблених чинних документів займає декілька сторінок. Втім докладно питання дизайн-ергономічної стандартизації викладено у публікаціях останніх років [4, 5, 6]. Будь-який дизайн-ергономічний стандарт можна замовити і отримати в Головному фонді нормативних документів ДП “УкрНДНЦ”.

Висновки

Вітчизняна дизайн-ергономічна нормативна документація на сьогодні у цілому забезпечує потреби господарського комплексу. Але з підписанням Угоди про асоціацію з ЄС, все більш актуальним стає питання оновлення національних стандартів в галузі дизайну і ергономіки, їх гармонізації з міжнародними та європейськими (стандартами ISO і EN), впровадження змісту дизайн-ергономічних нормативів в процесі підготовки та перепідготовки фахівців для вітчизняної промисловості.

Література

1. Даниленко В.Я. Дизайн України і світовому контексті художньо-проектної культури. – Харків: ХДАДМ, Колорит, 2005. – 280 с.
2. Голобородько В. Ергономіка для дизайнерів. – Харків: ХДАДМ, 2012. – 378 с.
3. Ергодизайн: основи методології і практики / В.Свірко, В.Голобородько, А.Рубцов та ін. – Київ: Школа, 2011. – 270 с.
4. Нормативне забезпечення дизайн-ергономічної діяльності / Під ред. Свірка В.О. – Київ: УкрНДІ ДЕ НАУ, 2012. – 160 с.
5. Свірко В.О., Рубців А.Л., Бойчук О.В. та ін. Дизайнерська діяльність: стандарти і розцінки. – Київ: ТОВ «Аграр Медіа Груп», 2013. – 232 с.
6. Свірко В.О., Бойчук О.В., Голобородько В.М. та ін. Дизайнерська діяльність: стан і перспективи. – Київ: УкрНДІ ДЕ НАУ, 2014. – 171 с.

Аннотация

В статье рассмотрены вопросы формирования национальной дизайн-эргономической базы. Определены состояния отечественной нормативной базы дизайна и эргономики которая была разработана за последние двадцать лет, задания и направления ее гармонизации из стандартами ЕС.

Ключевые слова: дизайн, эргономика, стандартизация.

Abstract

Questions of formation of national design - ergonomic base are considered in article. The condition of domestic normative base on design and ergonomics which has been developed for last twenty years, tasks and directions of its harmonization with standards of EU are determined.

Keywords: design, ergonomics, standardization.