

Ірина СОРОКІНА
мистецтвознавець,
артменеджер ІМЦ «365» (Львів)

АЛЮМІНІЄВЕ КРИСЛО: МАСКУЛЬТУРА Й АВТОРСЬКИЙ ПРОЕКТ

Одну із характерних рис минулого ХХ ст. становлять процеси активного освоєння нових технологій та матеріалів. Серед останніх провідну у багатьох відношеннях позицію займає алюміній. Історична практика його застосування охоплює ряд періодів — від ювелірно-коштовного і надзвичайно дорогого у виробництві матеріалу до практичного і дешевого засобу реалізації актуальних промислових пропозицій.

Алюміній має низку унікальних властивостей. Йдеться, насамперед, про оптимальне співвідношення легкості та міцності. Крім того, він завжди був максимально ефективним для повторного використання. На відміну від пластмаси, з якою алюміній конкурував упродовж минулого століття, цей матеріал не погіршує своїх властивостей у процесі переробки і тому реалізація такої популярної сьогодні ідеї «рециклінгу» є практично необмеженою.

Від початку ХХ ст. безперечним лідером у виробництві та застосуванні алюмінію стають США — алюміній активно поширюється у дизайні побутових виробів, транспортних засобів, в архітектурних конструкціях, у ювелірних прикрасах та у моделюванні одягу тощо. Нові можливості матеріалу відкриваються після завершення Другої світової війни. У багатьох виробничих пропозиціях алюміній витісняє мідь, латунь, залізо, сталь, і лише поява титану, карбону і карбонного волокна припиняють його виразну пріоритетність.

Надзвичайно важливим аргументом на користь алюмінію є його економічна рентабельність. Завдяки поміркованим цінам у повоєнний час у США вироби з нього стали цілком доступними для середнього класу. Зниження вартості продукту дозволяло концентрувати кошти на розширенні виробництва. Таким чином, специфічні властивості матеріалу дозволяли виробникам робити більше продукції з меншими зусиллями та затратами. Стає очевидним, що упродовж ХХ ст. алюміній сприяв творенню своєрідного часового мосту між

ранніми стадіями промислової революції і новітніми високотехнологічними здобутками космічної доби.

У повоєнний час постачальники алюмінію у США нарощували виробничі потужності паралельно з дизайнерськими винаходами і новими технологічними впровадженнями. Окремі вироби ставали своєрідними символами, що здобували надзвичайну популярність у щоденному житті та продовжували традиції обтічно-аеродинамічного стилю (Streamlining) [1, 84]. Так, наприклад, винахід герметичної алюмінієвої посудини допоміг провідним виробникам пива і легких напоїв не лише оптимізувати виробництво, але й відповідати вимогам активних рухів охорони навколишнього середовища кінця 1960-х — початку 1970-х рр. (алюмінієві банки були дуже зручними у користуванні, легко підлягали переробці та повторному використанню). Знаменитий портативний плеєр «Walker» з алюмінієвим корпусом та причеп-трейлер «Airstream Clipper» і нині вважають символами Америки, яскравими ілюстраціями активного життя представників старшої генерації — вони займають достойні місця у багатьох музеях світу і залишаються предметами зацікавлення приватних колекціонерів [3, 128].

Дизайн алюмінієвих виробів у повоєнний час зазнавав впливу популярних напрямів, в яких розвивалася американська культура. З іншого боку, самі вироби впливали на загальну культуру як позитивними, так і негативними сторонами їхнього масового використання. Поступово виокреслилися два основні, відмінні між собою дизайнерські підходи: один — керований інженерною думкою, другий — стимульований фаховими індустріальними засадами проектування. Інженери були пов'язані з продукуванням матеріалів та розгортанням масового виробництва, тоді як індустріальні дизайнери приділяли увагу важливим питанням ергономіки та естетики. Характерним прикладом є поява у США двох типів алюмінієвих меблів для сидіння. Надзвичайно популярне трубчатє складанє крісло і спеціальна модульна система крісел, яку широко використовували в інтер'єрах та екстер'єрах аеропортів, представляють дві крайності у пропозиціях такого типу виробів.

Складанє алюмінієвє крісло стало одним з найпопулярніших повоєнних виробів насамперед тому, що воно становило інтегральну частину характерного явища 1950-х — активної експансії у місто приміського середовища [4, 144]. В час, коли розвиток приміського будівництва зростав практично цілодобово, складанє алюмінієвє крісло зробило вибір меблів для сидіння вторинним. Воно мало ба-

гато позитивних сторін: його сидіння і спинку виготовляли з м'якого плетеного нейлону, воно було зручним у користуванні, не іржавіло, його можна було легко складати, пересувати, зберігати. Алюмінієві крісла швидко стали неодмінним атрибутом плавальних басейнів, які влітку ставали невід'ємною частиною тильної частини подвір'я приміських будинків.

1950-ті — 1960-ті рр. відкривають еру масового споживання, насамперед у передміських регіонах. Жінки стають основними потенційними покупцями домашніх виробів, а складані алюмінієві крісла були настільки легкими, що кожен член сім'ї міг пересувати їх. У тексті реклами такого крісла 1954 р. звучало звернення до жінок: «Немає більше потреби особам чоловічої статі напружувати м'язи, коли наступає час розкласти на газоні складані крісла для забави, гри у бридж чи прийняття їжі на повітрі» [4, 143]. Незабаром вони перетворилися на типовий виріб маргінальних та галасливих відділів великих універсальних магазинів. У той час цілком звично було бачити літніх людей, які сиділи у складаних кріслах біля входу до своїх будинків, громадські пляжі, береги водойм у літню пору також були густо вкриті складаними алюмінієвими кріслами. Деякі пляжі віддавали перевагу стандартним конструкціям. Інші впроваджували спеціальну модифікацію цього виробу, яка отримала назву «пляжного» крісла.

Хоча складане алюмінієве крісло стало одним з найпопулярніших виробів, які будь-коли виготовлялися, воно, разом із тим, було не найкращим у сенсі дизайнерського задуму. Економічні переваги (дешевизна, легкість та портативність) тут значно випереджали зовнішній вигляд, певні естетичні якості та рівень комфорту, гуманітарний фактор та ергономіку. Йдеться про недостатню комфортабельність, не надто виражену стабільність і труднощі в ремонті. Нейлон, який використовували для сидіння і спинки, часто вирішувався у вигляді смуг різного кольору. Вони творили візуальну пластичну гру і органічно злилася з алюмінієвим каркасом, проте така конструкція сприяла частому пошкодженню пластикового покриття.

Легкість крісла становила перевагу для його мобільності, проте ставала значним недоліком — воно могло легко перехилитися в один бік і навіть незначний порив вітру міг його перевернути чи перемістити у межах подвір'я. Кріплення крісла, начебто, були дешевими і простими, проте не відповідали цільності дизайнерського вирішення. Загалом таке крісло становило результат швидкої відповіді на актуальні потреби ринку, насамперед в сенсі здешевлення виробу.

Складане крісло мало також очевидні недоліки ергономічного характеру. Алюмінієвий каркас творив лише контур виробу, заповнений м'яким нейлоном. Тому, після тривалого сидіння на ньому, циркуляція крові в нижніх кінцівках могла уповільнюватися. Виною тому була жорстка трубка, що обрамлювала краї сидіння. Спинка через деякий час також робилася незручною через трубку у верхній її частині. В місці, де сидіння змикалося зі спинкою, знаходилася завіса, яка дозволяла кріслу складатися. Хоча її розташування мало конкретний інженерно-конструктивний сенс, вона постійно натикалася на нижню частину людської спини, а тому суттєво зменшувала ергономічний ефект дизайнерського вирішення.

Поручні крісла мали пласку поверхню і були зроблені зі штампованого алюмінію. Економічний ефект був очевидним, але ергономіка у цьому випадку знову страждала. Плетене пластикове сидіння мало тонкі краї, які в гарячу пору загорталися. Коли окремі смуги сидіння рвалися, крісло переставало витримувати вагу дорослого і його викидали.

Можемо стверджувати, що трубчаті алюмінієві крісла було відповідним виробом для відповідного часу. Воно стало символом приміської культури Америки 1950-х років, періоду, коли дешевизна і функціональність виразно випереджували естетичні якості. За відсутності загального фінансового достатку люди вповні сприймали ідею «дешевого дизайну». Споживач волів бачити радше сам предмет, аніж проблеми, пов'язані з його використанням.

Зовсім інакшими за задумом і дизайнерським вирішенням були крісла, спроектовані для приміщення аеропорту професійними дизайнерами — подружжям Чарльзом і Рай Імз. Модульна структура, відома під назвою «Tandem Sling Seating System», стала, можливо, кращим зразком використання алюмінію для сидінь громадського призначення. Хоча застосовувалися ті ж матеріали — алюміній і пластик, автори проекту зуміли добитися елегантного, тактовного вирішення, цілком придатного та зручного для актуального контексту модерного аеропорту [4, 146–147].

Дизайнерські проекти, продуковані у студії Еамсів, завжди втілювали ідею ефективного об'єднання потреб виробника і споживача. Починаючи від 1940-х років, вони втілювали свої задуми у серіях виробів, реалізованих спочатку у гнутій фанері, потім у скловолокні, і, врешті, у 1950-х рр. — в алюмінії. В усіх проектах використовували характерний принцип: мінімум матеріалів у пластичному вирішенні зручного та міцного сидіння, підтримуваного простою конструкцією.

Підхід до проектування «Tandem Sling Seating System», офіційно представленої 1962 р., практично походив зі згаданого вище трубчатого складаного алюмінієвого крісла. Але у цьому випадку проєктанти враховували оптимальне поєднання форми виробу зі специфічними потребами дизайну терміналу аеропорту та з такою модерною формою транспорту, як літак.

Запроєктвана Еамсами модульна система меблів для сидіння легко компонувалися і розосереджувалися у будь-якому просторі, вирізнялася чистими і зручними формами. В її вирішенні органічно поєднані основні переваги використовуваних матеріалів: алюмінію, нейлону і сталі. При цьому були вміло використані кращі їх властивості: легкий алюміній — для каркасної конструкції, пластичний нейлон — для поверхні сидіння, міцні сталні профілі забезпечували конструктивну інтеграцію і можливість загального монтажу сидінь у модульній структурі. Усі деталі, які б могли ускладнювати візуальне сприйняття проекту і, водночас, виконувати роль з'єднувальних елементів, були заховані за спеціальні виступаючі елементи конструкції.

Зовні система виглядала солідно, ніби зроблена зі сталі і вкрита шкірою, хоча насправді її виготовляли з дешевих матеріалів. За дизайнерським задумом крісла були оптимальними для виробництва. Плавкі, органічно заокруглені алюмінієві частини вимагали дуже незначної доробки після формовки. Система була простою і раціональною у повсякденному зберіганні. Поверхня сидіння могла бути легко очищена звичайною ганчіркою. Алюмінієві форми каркасу м'яко продовжували нейлонове покриття і не творили щілин, де міг би збиратися бруд. Коли одне із сидінь пошкоджувалося, воно, завдяки продуманій конструкції, могло бути легко замінене новим.

Створені Еамсами крісла були комфортними: спинка і сидіння дозволяли займати зручну для відпочинку позу. Доцільно розташовані підлокітники забезпечували ефективну підтримку при сидінні чи вставанні з крісла. Передня частина сидіння мала заокруглений край, що зменшував тиск на задню частину ніг. У практичному використанні, виходячи із проєктного завдання, «Tandem Sling Seating System» була запроєктвана для забезпечення півгодинного комфортного сидіння — максимального часу, який авіалінії допускали для очікування. Важливим моментом було й те, що підлокітники крісел були зроблені у такий спосіб, щоб пасажери не могли лежати на системах для сидіння, адже авіалінії вважали, що подорожні, які сплять в залі очікування, створюють негативний імідж для фірми. Разом із тим, широкі сидіння забезпечували належний рівень комфорту і надавали

подорожуючим простір, подібний до сидінь у літаку першого класу. «Tandem Sling Seating System», продукована на виробничих потужностях корпорації «Herman Miller, Inc» вкотре довела можливість успішного використання алюмінію у доцільному та органічному поєднанні виробничого, економічного та естетичного ефектів.

Від моменту появи складаного трубчатого крісла його масово репрезентували в різних модифікаціях, однак ідея системи для сидіння Еамсів фіксувала появу цілком іншого, якісно нового рівня дизайну. Вона зберігає актуальність і сьогодні. Основна різниця двох успішно реалізованих у повоєнний час пропозицій полягає у способі їхнього проектування. Трубчаті складані крісла було запозичено безпосередньо з військових технологій і сам цей процес донині трактується спеціалістами як бруталне штучне перенесення пластично-конструктивної ідеї у цивільні сфери. Крісло ж Еамсів стало результатом розробкою, що ефективно збалансувала виробничі методи, економічні якості і дешевизну виробу. Мірою збільшення вимог споживачів пропозиція Еамсів здобувала все ширше схвалення. Складані трубчаті крісла базувалося на ідеї суто інженерного характеру, яка від початку мала на меті процеси масового виробництва. Модульна ж система меблів для сидіння була створена відомими індустріальними дизайнерами ХХ ст. Їхній проект став зразком індивідуального підходу до проектування і раціонального застосування властивостей конкретних матеріалів. У наступні десятиліття алюміній знаходив широке застосування у різних сферах практичної діяльності художників-дизайнерів, зокрема у проектуванні меблів для сидіння. Яскраві приклади — незвичайний за пластикою виріб на трьох ніжках-опорах дизайнера австралійського походження Марка Ньюсона (Marc Newson, 1985) [4, 265], своєрідна інтерпретація класичної форми, здійснена знаменитим Філіпом Старком (Philippe Starck, 1987) [4, 258], або ж оригінально модельований шляхом штампування зі шматків металу проект уродженця Ізраїлю Рона Арада (Ron Arad, 1997) [3, 356–357; 4, 260–261].

1. Даниленко В. Я. Дизайн України у світовому контексті художньо-проектної культури. — Харків, 2005.

2. Михайлов. История дизайна. Т. 1. — М., 2004.

3. Михайлов. История дизайна. Т. 2. — М., 2004.

4. Nichols Sarah. Aluminum by design. — Pittsburgh, 2001.