

Література

1. Кабанова Ольга. Фрески на ткани / Ольга Кабанова, ДИ ССРСР, 1987. – 236 с.
2. Каталог Матта Токар, Художній текстиль, стаття Анна Банцекова. – 124 с.
3. Печенюк Т.І. "Шестидесятники" українського батіку / Т.І. Печенюк // Образотворче мистецтво, 1992. – № 1. – С. 11-13.
4. Печенюк Т.І. Розпис тканин в Україні 20-х поч. 90-х рр. XX ст. : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. мистецтв. / Т.І. Печенюк. – Львів, 1996. – 164 с.
5. Пинкус С.Р. Юзас Бальчиконис / С.Р. Пинкус. – М. : Изд-во "Советский Художник", 1974. – 324 с.
6. Чегусова З. Батік в громадському інтер'єрі / З. Чегусова // Образотворче мистецтво, 1992. – № 2. – С. 12-17.
7. Katalog Wojciech Sadley "Całuny", artykuł: Jacek Barszcz, wyd. Polska Akademia Nauk, 1998. – S. 124.
8. Katalog Stanisław Trzszczkowski Malarstwo na jedwabiu, wyd. Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, 2001. – S. 24-32.
9. Katalog Malarstwo na jedwabiu Stanisława Trzszczkowskiego, wyd. Galeria ARS Longa, Miłanówek, 2008. – S. 14-18.
10. Maria Wrońska- Friend, Sztuka Woskiem Pisana, Batik w Indonezji i Polsce, Wyd. Gondwana 2008. – S. 26-27.
11. Irena Huml, Sztuka Przedmiotu Przedmiot Sztuki / Wyd. Instytut Sztuki Polskiej Akademii Nauk, 2003. – S. 154-158.
12. Irena Huml, Współczesna tkanina polska, Arkady, Warszawa 1989. – S. 124.
13. Tkanina malowana i drukowana lat 50 i 60 XX w., Katalog wystawy, Centralny Muzeum Włókiennictwa, 2013. – S. 21-22.
14. [Electronic resource]. – Mode of access <http://www.sztuka.net> Danuta Wróblewska, Jedwab i pędzel, Historia sztuki, 2005. – S. 34-38.
15. [Electronic resource]. – Mode of access <http://www.muzeumwlokiennictwa.pl>
16. Ассоциация Художников Декоративного Искусства, Батик. [Электронный ресурс]. – Доступный с <http://www.ahdi.ru>.
17. Інтерв'ю з проф. М.В. Токар.
18. Інтерв'ю з проф. В. Садлеєм.
19. Інтерв'ю з проф. М.В. Токар.

Соболевская Н.О. Декоративные ткани и изобразительное искусство: опыт 50-80-х годов XX века

Исследована художественная роспись по тканях в странах Восточной и Центральной Европы в 50-80-х годах XX века. Чтобы избежать обвинения в формализме, многие художники-живописцы и графики социалистических стран обращались к новым техникам и средствам, присущим только прикладному и декоративному искусству. Декорирование тканей с помощью техники батик, ручной печати и других техник стало важным явлением в европейском декоративном, а со временем, и в изобразительном искусстве.

Ключевые слова: дизайн, изобразительное искусство, интерьерная, станковая, монументальная живопись, графика, образец, ткань, батик, шелк, лен, хлопок, техника, печать, свободная роспись.

Sobolevska N.O. Dekorative fabrics and fine art: knowledge of 50-80-th XX-th century

The article is dedicated to painting on the fabrics in Eastern and Central Europe 50-80th of XX th century. For don't allow to be accused in formalizm many artists- painters and grafics from socialist countrys find new techniques and medium belong to decorativ and applying art. Painting on the fabrics with batik technique, hand made print and others techniques become important phenomenon of european decorative art and fine art with time.

Keywords: designe, decorating, fine art, interior, fabric, batik technique, free painting, print, grafics, pattern, silk, cotton, linen, monumental painting, easel painting, fine art.

УДК 629.12.011

Магістрант К.І. Ткачук;

доц. Р.М. Купчик, канд. техн. наук – НЛТУ України, м. Львів

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМОУТВОРЕННЯ ІНТЕР'ЄРІВ РУХОМИХ ОБ'ЄКТІВ

Розглянуто питання актуальності проектування та розроблення інтер'єрів рухомих об'єктів та подано їх умовну класифікацію. Проаналізовано особливості та специфічні аспекти формоутворення рухомих об'єктів. Виділено дизайнерські підходи для забезпечення оптимальних параметрів приміщень яхт щодо комплексних потреб людини.

Ключові слова: інтер'єр, рухомих об'єкт, ергономічність, життєпридатність, транспорт, яхта.

Постановка та актуальність проблеми. Зазвичай під дизайном інтер'єру розуміють архітектурне, функціональне і художнє опрацювання внутрішньої частини приміщень чи будинку, яке забезпечує людині сприятливі та комфортні умови життєдіяльності [1]. Проте в сучасному суспільстві людині часто доводиться подорожувати, і залишаючи свій дім їй хочеться перебувати у не менш комфортних умовах. Тому цей термін можна вживати і щодо дизайну салонів різноманітних транспортних засобів: кораблів, літаків, залізничних вагонів, авто і т. ін. Як і в класичних інтер'єрах тут можуть бути як громадські інтер'єри – для нетривалого перебування великої кількості пасажирів, так і приватні – для тривалого перебування і проживання людини.

Зараз такі об'єкти стають предметами гордості своїх власників: розкішні яхти, приватні літаки та вагони поїздів, комфортабельні будинки на колесах. І їх дизайн повинен повністю відповідати індивідуальним потребам та смакам своїх власників. Але визначальними є підходи та принципи, що впливають із специфіки розташування та експлуатації в русі таких середовищ життєдіяльності людини.

У сучасній вітчизняній літературі немає обґрунтованих і комплексних досліджень в напрямку дизайну інтер'єру рухомих об'єктів. Переважно література представлена або альбомами з художнього опрацювання інтер'єрів приватних яхт чи літаків [2], або посібниками з конструктивними та ергономічними особливостями їх проектування [3]. Також є достатня кількість літератури з дизайну зовнішніх форм об'єктів та їх динамічних властивостей [4, 5]. Найбільш близьким до нашої тематики є ґрунтовний навчальний посібник [6], але в ньому наведено відомості про естетику та організацію суднового простору стосовно діяльності екіпажу та відсутні аспекти проектування приватного інтер'єру. Також загальним недоліком таких робіт є вузьке обмеження досліджень для конкретного виду транспорту.

Тому *метою роботи* є систематизація необхідних відомостей і з'ясування основних особливостей проектування інтер'єрів рухомих об'єктів та окреслення напрямків подальших досліджень.

Виклад основного матеріалу. Об'єкт розробки потрібно класифікувати за певними ознаками, що в подальшому буде впливати на значимість різноманітних аспектів. Насамперед, це поділ за середовищем, в якому відбувається рух: сухопутний, водний та повітряний транспорт. Також за суб'єктами користування: може бути приватним або громадським, тобто проектується для однієї людини, сім'ї з індивідуальними особливостями та вимогами, чи для людей, які тимчасово тут перебувають. Від часу перебування залежить організація простору, наприклад наявність спальних місць. Вид діяльності людей також впливає на подальшу розробку.

Тому за призначенням рухомі об'єкти умовно можна розподілити на транспортні, промислові, для відпочинку, роботи, харчування та ін.

Яхти класифікують за призначенням: спортивні (гоночні) і круїзні (крейсерські); за типом приводу: вітрильні, вітрильно-моторні і моторні; за районом плавання: морські і яхти для внутрішнього плавання (річки, озера); за типом корпусу: класичні однокорпусні, катамарани і тримарани. Моторні яхти поділяють на класи. Сьогодні є усталеними кілька "світових стандартів", відповідність яхти яким ще на етапі виробництва вважається обов'язковим. Основні з них [7]:

- Клас А – океанські яхти: моторні, оснащені повністю автономним обладнанням, призначені для віддалених від берега тривалих плавань, здатні забезпечувати безпеку плавання за висоти хвилі більше чотирьох метрів і сили вітру більше восьми балів.
- Клас В – морські яхти: призначені для морського плавання, забезпечують безпеку за висоти хвиль менше чотирьох метрів і сили вітру менше восьми балів.
- Клас С – прибережні яхти: призначені для плавання в озерах, дельтах річок, великих затоках, прибережних водах, експлуатуються за висоти хвилі менше двох метрів і сили вітру менше шести балів.
- Клас D – невеликі яхти і катери: призначені для експлуатації в водах, захищених від хвилювання (невеликі річки, озера, канали), використовуються за сили вітру менше чотирьох балів і висоти хвилі менше півметра.

Приналежність об'єкта проектування до певного класу визначає розміри внутрішніх приміщень, тривалість перебування людей у них, види та інтенсивність зовнішніх впливів і т.ін.

Якщо об'єктом проектування є інтер'єр вагону потяга, то вони можуть бути приватними, екскурсійними, вагонами-ресторанами, купейними та ін. [8] Вагон-ресторан містить відповідне зонування – наприклад кухню, барну стійку, столову зону, складські та ін. Тут враховують всі особливості роботи закладів громадського харчування: забезпечити зберігання їжі, її приготування, миття посуду, обслуговування клієнтів, прибирання. Для клієнтів – забезпечити зручність пересування, замовлення та споживання їжі. Приватні вагони також відрізняються плануванням, що залежить від потреб власника або клієнта і можуть містити кілька спальних купе, а також гостьові купе, санвузли, салон – зона для спілкування та переговорів. Сучасні купейні вагони люкс класу проектується таким чином, щоб на мінімальному просторі забезпечити максимальну комфортність. Ергономічні крісла з підлокітниками трансформуються у зручні ліжка. У купе є місця для зберігання багажу, іноді шафа, а також санвузол. Екскурсійні вагони та електрички часто обладнують відповідно до певної тематики. Упродовж останніх років також створюють концептуальні вагони з незвичним плануванням. Наприклад, вагони для спілкування, вагони з бібліотекою, з книжковими полицями та читальним залом, з танцювальними клубами та інші вагони нестандартного призначення.

Будинки на колесах можна використовувати протягом досить тривалого часу, вони містять у собі всі ознаки житла. Внутрішній простір можна розділити на такі зони: столова група, спальні місця, кухня, санвузол. Обмеженість простору змушує інтегрувати ці різні функціональні зони в одому приміщенні, тоді як у звичайних будинках вони розмежовані в різних кімнатах. Перегородки іноді застосовують в автобудинках вищого класу.

Але низка факторів, які потрібно враховувати під час проектування інтер'єрів всіх видів рухомих об'єктів. Насамперед це фізіологічні, психологічні та

соціальні потреби людини для забезпечення всіх особливостей процесу її життєдіяльності у час її перебування на об'єкті. Також треба брати до уваги і зовнішні фактори впливу на особу та, власне, на інтер'єр та обладнання.

Загалом обмежений простір тривалого перебування людини найбільш доцільно характеризувати такими комплексними показниками складних систем "людина-обладнання-середовище", як *ергономічність* та *життєпридатність*. Ці показники в різних ситуаціях можуть мати різне якісне наповнення [9], але загалом вони покликані виявити ступінь відповідності умов функціонування системи до біологічно- і психологічно оптимальних параметрів середовища, що забезпечить людині нормальне функціонування, гарне здоров'я та високу працездатність. Також такі показники здатні виявити рух властивостей системи в напрямку зменшення аж до повної ліквідації шкідливих для людини та навколишнього середовища умов функціонування системи. У цьому випадку враховують такі показники: [6]

- ступінь безпеки перебування у приміщенні;
- ступінь алгоритмічної організованості зон;
- ступінь комфортності зон;
- ступінь оглядовості органів управління і контролю;
- ступінь відповідності тектоніки простору, розмірів і форм меблів та обладнання антропометричними показникам людини;
- ступінь зручності та досяжності меблів та обладнання;
- ступінь відповідності органів управління та елементів побутової експлуатації обладнання силовим можливостям оператора.

Ці показники покликані комплексно характеризувати три нерозривні складові інтер'єру рухомого об'єкта, що формують простір і чуттєво-психологічну атмосферу: конструкційна оболонка; предметне наповнення; функціональні процеси. Усі фактори, що характеризують комплексний показник життєпридатності середовища життєдіяльності людини на рухомому об'єкті, умовно можна розділити на дві групи:

1. *Сенсорні (рецепторні)* – тобто такі, що чинять безпосередній вплив на органи чуттів людини;
2. *Техніко-естетичні* – з допомогою яких створюються зручність, комфорт, підвищується працездатність і забезпечуються естетичні вимоги людини.

Людський фактор займає важливе місце у низці факторів, що впливають на якість експлуатації та безпеку об'єкта. Помилкові дії людини стають причиною більшості аварій. На самопочуття та працездатність екіпажу та комфорт пасажирів впливає цілий комплекс соціологічних, психологічних і фізіологічних факторів. Перебуваючи певний час на об'єкті та перебуваючи у замкнутій емоціонально-психологічній сфері особистого спілкування з невеликою групою людей, особа залишається без звичної різноманітності зовнішніх подразників, відчуває недостатність вхідної інформації, тобто сенсорну недостатність, монотонність життя і занять, нестачу джерел розваг. Все це сприяє розвитку психологічної напруги та стресу.

Тому під час проектування інтер'єру потрібне максимальне забезпечення психологічних і соціальних потреб людини. Особливо це стосується довготривалих подорожей. Передбачаються місця, де людина може усамітнитись – одно- та двомісні каюти на кораблі або купе у потязі. Також створюються салони для спілкування та розваг, для різноманітного проведення часу – ігрові кімнати, басейни, спортзали та ін.

Працездатність і здоров'я значною мірою залежать від мікроклімату приміщень. Комфортний мікроклімат – це сприятливе для організму людини поєднання температури вологості і швидкості руху повітря.

Для створення комфортних мікрокліматичних умов об'єкти обладнуються системами кондиціонування повітря в приміщеннях, які забезпечують влітку відвід з приміщень волого-і теплонадлишків, а взимку – відвід надлишкової вологи і підведення тепла, що компенсує тепловтрати. Повітря, що подається штучним шляхом, очищається від пилу і газів.

Працездатність очей людини визначається умовами освітлення і властивостями зору. Знижена освітленість негативно позначається на роботі органів зору, з'являються очні і головні болі, знижується швидкість реакції, порушуються психічні і моторні функції. Двома основними джерелами світла є природне (сонячне) і штучне. У житлових, громадських, службових і виробничих приміщеннях передбачається природне світло, що надходить через ілюмінатори, вікна та світлові люки. Допускається відсутність природного освітлення в допоміжних, побутових, санітарних приміщеннях, у коридорах, які забезпечуються необхідним штучним світлом.

Під час розроблення планування інтер'єру рухомого об'єкта дизайнер повинен враховувати специфіку конструкції корпусу. Наприклад, загальне розташування суднових приміщень тісно взаємопов'язано з архітектурним рішенням зовнішнього вигляду судна, пропорціями і формою надбудов, з місцем розташування надбудов по довжині судна. Треба пам'ятати про наявність всередині приміщень притаманних даному об'єкту елементів конструкції корпусу (наприклад: бімси, карленгси, пілерси, шпангоути і т.ін.), наявність шахт машинно-експлуатаційних відділень, які займають значну площу і часто перешкоджають створенню безперервних магістральних проходів; порівняно невелику висоту приміщень; криволінійність зовнішніх габаритів та ін.

У об'єктах, що пересуваються, через обмежену площу та планування часто використовують принцип суміщення функцій. Приміщення приватних вагонів, літаків, будинків на колесах та невеликих яхт часто діляться на зони: спальну, відпочинкову, обідню, робочу. Під час проектування невеликого судна їдальня може бути призначена і для прийому їжі, і для відпочинку, і для показу кінофільмів, і для проведення зібрань, і для приватних бесід. Також активно використовуються меблі-трансформери та модульні меблі. Наприклад, у поїздах та літаках крісло або дивани трансформуються у ліжко.

Рухомі об'єкти здійснюють специфічні впливи на людину, які відсутні в нерухомих інтер'єрах, через такі явища як *хитавиця, вібрація та шум*. Вагомість їх впливу в основному залежить від типу об'єкту, конструкції, обладнання та умов експлуатації.

Хитавиця виникає під час руху об'єкта, пов'язана із поворотами, нерівністю поверхні, повітряних потоків і хвиль. Вона спричиняє подразнення вестибулярного апарату внутрішнього вуха. Більшість людей тією чи іншою мірою відчувають морську хворобу або захитування. Завданням дизайнера є доступними йому засобами забезпечити максимальну безпеку людей під час руху, тобто запроваджувати відповідні конструктивні рішення, використовувати міцні матеріали та з'єднання, безшумні та довготривалі механізми трансформації, тектонічні форми без гострих кутів, багатофункційні опоряджувальні та декоративні матеріали та ін.

Вібрація виникає внаслідок роботи двигуна та інших механізмів. Вона негативно відображається на роботі організму, особливо якщо збігається з частотою коливань внутрішніх органів. Для зменшення вібрації у житлових приміщеннях використовують конструкції на пружинних елементах, вібропоглинальні матеріали, такі як гума, пластик та інші м'які матеріали.

Шум також є результатом роботи механізмів і тертя елементів корпусу один з одним та взаємодії з навколишнім середовищем.

Для боротьби зі шумом у приміщеннях застосовують звукоізоляційні та звукопоглинальні конструкції та матеріали. Для забезпечення високої шумоізоляції житлових приміщень ще на етапі планування об'єкта потрібно враховувати їх віддаленість від джерел шуму. Важливо зазначити, що часто позитивне вирішення певних проблем призводить до погіршення інших показників. Тому доцільно навести піраміду значимості факторів на комфорт людини (рис.).



Рис. Піраміда значимості факторів для комфортного перебування людини в рухомому об'єкті

Також варто зазначити, що рухомі об'єкти протягом нетривалого часу можуть змінювати своє перебування в різних кліматичних зонах. Матеріали, які використовуються, повинні бути стійкими до змін температури, тиску, вологості, складу повітря, до дії сонячних променів та солоної води. Тому часто використовують деревину екзотичних порід з огляду на їх високу атмосферостійкість. За міцністю і твердістю тропічні породи (тік, чорне дерево, червоне дерево, африканський ебен, чорний палісандр, сандал, венге та ін.) перевершують дуб, а унікальна кольорова гама і текстура деревини роблять їх дуже привабливими з естетичного погляду. Особливістю матеріалу є підвищена стійкість до атмосферних явищ, гниття, грибків, руйнування комахами і це дає змогу використовувати тропічну деревину в будь-якому кліматі. Крім дерева, використовують сплави алюмінію та сталі, склопластики та інші синтетичні матеріали.

Висновок. У сучасному динамічному і насиченому на події і зміни світі людина прагне перебувати у комфорті не лише вдома, а й під час подорожей. Тому проблема дизайну інтер'єрів рухомих об'єктів є актуальною і важливою.

Забезпечення високої життєпридатності таких об'єктів можливе в разі комплексного врахування багатьох факторів:

- врахування людського фактору (забезпечення психологічних та соціальних потреб: розваги, спілкування, можливість усамітнення та ін.; фізичних та фізіологічних потреб: антропометрія, гігієнічність, мікроклімат...);
- особливості планування обмеженої площі (специфічне планування, функціональне зонування; суміщення функцій, трансформація меблів, врахування специфічної техніки та обладнання);
- зменшення впливу негативних факторів, що пов'язані із рухом (хитавиця, вібрація, шум);
- стійкість до змін кліматичних і погодних умов.

Велика кількість аспектів та особливостей такого проектування вимагають від дизайнера використання спеціальних нетрадиційних підходів до проектування таких інтер'єрів і потребують подальших системних досліджень.

Література

1. Дизайн. Иллюстрированный словарь-справочник / Г.Б. Минервин, В.Т. Шимко, А.В. Ефимов. – М.: Изд-во "Архитектура-С", 2004. – 288 с.
2. Anja Llorella. Yacht Interiors (Design Book) / Anja Llorella. – DAAB, 2005. – 399 с.
3. Peter Vink. Aircraft interior comfort and design / Peter Vink, Klaus Brauer. – London-New York : CRC Press, 2011. – 115 с.
4. Lars Larsson, Rolf E Eliasson. Principles of yacht design / Lars Larsson. – London : Adlard Coles Nautical, 2000. – 334 с.
5. Robert Taggart. Ship design and construction / Robert Taggart // Society of Naval Architects, 1980. – 737 с.
6. Павлюченко Ю.Н. Основы художественного конструирования судов : учебн. пособ. / Ю.Н. Павлюченко. – Л.: Изд-во "Судостроение", 1985. – 264 с.
7. Gardiner R. The Line of Battle: The Sailing Warship / R. Gardiner, B. Lavery. – Conway Maritime Press, 2004. – 208 с.
8. Гумилевский Л. Железная дорога / Л. Гумилевский. – М.: Гос. трансп. ж/д изд-во, 1980. – 150 с.
9. Голобородько В.М. Вибрані глави проєктивної ергономіки. Антропоморфний фактор : навч. посібн. / В.М. Голобородько. – К.: Вид-во ІЗМН, 1999. – 199 с.

Ткачук К.И., Купчик Р.М. Особенности формообразования интерьеров движущихся объектов

Рассмотрены вопросы актуальности проектирования и разработки интерьеров движущихся объектов и представлена их условная классификация. Проанализированы особенности и специфические аспекты формообразования движущихся объектов. Выделены дизайнерские подходы для обеспечения оптимальных параметров помещений яхт относительно комплексных потребностей человека.

Ключевые слова: интерьер, движущийся объект, эргономичность, обитаемость, транспорт, яхта.

Tkachuk K.I., Kupchik R.M. Features of morphogenesis of interiors of mobile objects

This article discussed the relevance of design and development of interiors of mobile objects. In the article considers the conventional classification of moving objects. It analyzed the features and specific aspects of morphogenesis.

Keywords: interior, moving object, ergonomics, habitability, transport, yacht.

УДК 7.01:684:378(477.54)

*Доц. Н.Є. Трезуб, канд. архітектури –
Харківська державна академія дизайну і мистецтв*

МЕТОДИЧНІ НАПРЯМИ В ДИЗАЙН-ОСВІТІ МЕБЛЯРІВ (З ДОСВІДУ ХАРКІВСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ АКАДЕМІЇ ДИЗАЙНУ І МИСТЕЦТВА)

Розглянуто методичні напрями підготовки студентів спеціалізації "Дизайн меблів" у контексті сучасних вимог меблевої галузі та змін концепцій у проєктивній культурі. Виявлено роль, мету і структуру дисципліни "Проєктування меблів" та "Робота в матеріалі" у формуванні особистостей фахівців за освітньо-кваліфікаційним рівнем бакалавра. Сформульовано основні методичні спрямування в навчальному процесі ХДАДМ та перспективи їх подальшого розвитку.

Ключові слова: методичні напрями освіти, дизайн меблів, матеріали.

Постановка проблеми. Інтенсивне зростання кількості меблевих фірм у перші роки Незалежності України показало відсутність кадрів з необхідною професійною дизайнерською освітою, що мають працювати у їхньому складі. Ці обставини стали передумовою для відкриття у 2000 р. в Харківській державній академії дизайну і мистецтв спеціалізації "Дизайн меблів". Під час складання навчального плану було враховано досвід багаторічної науково-методичної роботи кафедр дизайну меблів Московського державного художньо-промислового університету ім. С.Г. Строганова та Санкт-Петербурзької державної художньо-промислової академії ім. О.Л. Штигилиця. Але швидка плінність стильових напрямів у сучасній проєктивній культурі та плюралізм дизайнерських рішень не вміщуються в часові рамки навчальної методики. Тому методичні підходи повинні постійно надаватися критичному аналізу і перебувати у стані динамічних змін.

Зв'язок роботи з науковими програмами. Перспективним планом науково-дослідної роботи кафедри "Дизайн меблів" на 2010-2015 рр. передбачено розробку комплексної теми "Формування парадигми дизайну середовища: витоки, сучасний стан і тенденції розвитку" і в її межах досліджено "Логіко-методологічні принципи формоутворення в дизайні меблів". Цей напрям дослідження відповідає тематиці двох держбюджетних тем ХДАДМ: "Дослідження інформаційних складових, обґрунтування й розроблення інформаційного забезпечення навчального процесу за спеціальністю "Дизайн" (№ 0100V000341) та "Методологія інноваційного дизайну в контексті науково-технічного прогресу і глобальної економічної кризи" (№ 0107U002131).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У першому десятилітті ХХІ ст. вийшло в світ декілька підручників і навчальних посібників з дизайну архітектурного середовища, з архітектурно-дизайнерського проектування та методології дизайн-проєктування елементів предметного середовища, написаних переважно російськими авторами (Базилевський, Барішева, Грашин, Єфимов, Лазарева, Минервин, Рунге, Сенківський, Шимко). Серед навчальних посібників і підручників, які стосуються основ теорії дизайну, варто відзначити роботи таких авторів, як М. Коськов, О. Полеухін [2] та І. Розенсон [5] (м. Санкт-Петербург, Росія). На теренах України питання ергодизайну розглянуто в навчальному посібнику, написаному авторським колективом [4], і в підручнику професора ХДАДМ Голобородько В.М. [1]. Меблевий дизайн представлений навчальним посібником С.П. Мигалья [3]. У цих літературних джерелах проаналізовано загальні проблеми з предметного дизайну, вони вважаються базовими в системі дизайн-освіти, але не конкретизують методичні напрями, які можливо використовувати в процесі підготовки дизайнерів-меблярів.

Мета роботи – аналіз методики підготовки студентів спеціалізації "Дизайн меблів" у Харківській державній академії дизайну і мистецтв у контексті сучасної теорії і практики меблевого дизайну.

Виклад основного матеріалу. Суть дизайну як специфічної проєктивної діяльності, яка виникла на початку ХХ ст., була висвітлена Г. Матезиусом, П. Беренсом, В. Гропіусом і містила три принципових положення: 1) головною, визначальною функцією об'єктів, що створюються, повинна бути їхня практична корисність; 2) об'єкти призначалися для промислового виготовлення; 3) основною опікою, предметом діяльності проєктувальника-дизайнера була естетично організована