

Дизайн в США в послевоенные годы





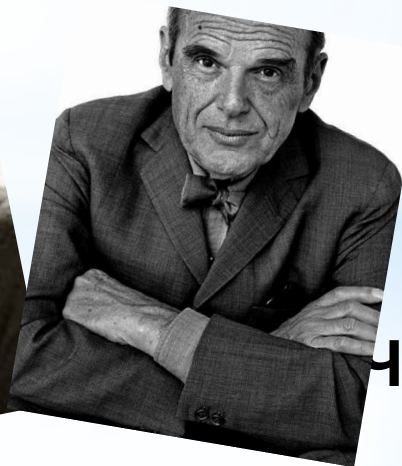
Вальтера Гропиуса, Марселя Брейера, Ласло Мохой-Надя

В 1950-е гг. критики и теоретики присвоили работам нескольких мастеров дизайна статус произведений искусства, а других винили в том, что они заполняют рынок безвкусными поделками. Редко дизайнер мог удовлетворить и критиков, и широкую публику.

Законодатели высочайшего вкуса, такие как Нью-Йоркский музей современного искусства, признавали только элитарный дизайн. Но и таилось противоречие. Высокие достоинства кресел Чарльза Имса из клееной фанеры либо кресел Эро Сааринена несомненны, но их дороговизны не позволяла им распространиться за границы кабинетов больших компаний и богатых домов.



Эро Сааринен



Чарльз Имс



Чарльз и Рэй Имз, стул из гнутой клееной фанеры





кресло Эро Сааринена

Но их дороговизна не позволяла им распространиться за границы кабинетов больших компаний и богатых домов.



кресло Эро Сааринена





С легкой руки дизайнера компании «Дженерал моторе» Харли Эрла автостроители из Детройта позволили обыденным людям приобщиться к фантастическому миру скорости и полета.



Для автомобилей 50-х гг. были свойственны длинноватые плавные полосы, фронтальные бамперы с выступающими «клыками», опоясывающие ветровые стекла, широкие задние крылья, яркая двуцветная раскраска, блестящие ободы и огромное количество устройств на фронтальной панели, отделанной металлизированным пластиком.



В эпоху экономического бума 1950-1960-х гг. несмотря на критику процветала профессия дизайнера процветала. С 1951 по 1969 г. число членов Общества дизайнеров Америки возросло с 99 человек до более чем 600. Причем в 1-ые послевоенные годы дизайнеры работая были независимыми консультантами, то к 60-м гг. они были штатными сотрудниками фирм. Недоверие к дизайнерам со стороны инженеров-производственников развеялось, а эстетическая сторона дела играла важную роль в отраслях индустрии: медицинского оборудования и тяжелого машиностроения, хотя ранее их производителей беспокоил внешний вид изделий.

В эпоху экономического бума 1950-1960-х гг. деятели промышленного Дизайна преуспевали, невзирая на критику. По мере усиления деловой активности процветала и профессия дизайнера. С 1951 по 1969 г. число членов Общества промышленных дизайнеров Америки возросло с 99 человек до более чем 600. Причем, если в 1-ые послевоенные годы дизайнеры работали в основном как независимые консультанты, то к 60-м гг. они, были штатными сотрудниками компаний. Благодаря этому прежнее недоверие к дизайнерам со стороны инженеров-производственников не только лишь развеялось, да и сама эстетическая сторона дела играла важную роль даже в таких отраслях индустрии, как медицинское оборудование и тяжелое машиностроение, хотя ранее их производителей редко волновало внешний вид изделий. И хотя высказывались опасения, что включение дизайнеров в штат компаний приведет к их творческой изоляции и застою, в действительности такие причины, как продвижение по работе, различные профессиональные контакты и сотрудничество с независимыми консультантами, приглашаемыми для разработки специальных проектов, стимулировали творчество.

В 1957 г. Уолтер Дорвин Тиг выстроил модель пассажирского самолета «Боинг-707» в истинную величину, чтоб найти для пассажиров нормы физического и психического комфорта, которые до сего времени остаются постоянными в авиапромышленности.





пассажирский самолет «Боинг-707»

Среди дизайнеров-консультантов второго поколения, получивших специальное образование в области дизайна и начавших свою профессиональную деятельность после 2-ой мировой войны, чаще других высокой оценки со стороны критиков удостоивался Элиот Нойс.











К концу 1960-х гг. дизайнеров независимых консультантов и штатных служащих достигнули значимых успехов в визуальных и функциональных решениях, а сама профессия получила в американском обществе высокий статус.

Несмотря на видную роль дизайна в американской экономике, к концу 60-х - началу 70-х гг. в обществе дизайнеров наступил перелом. Новые социальные, политические и экологические проблемы побудили дизайнеров к пересмотру своего профессионального положения в обществе.

А. Пуло убежден, профессию дизайнера создавали люди, стремящиеся к экономии средств, любящие природу, самоуверенные, считающие, что реальный опыт работы важнее всех теорий. С другой стороны, что дизайнер не может эффективно работать, не создав собственного имиджа. Добавим, что многие изделия, в свое время не принятые сторонниками эстетики функционализма, такие, на примере, как точилка карандашей в форме ракеты, выполненная Лоуи еще в 1934 г., стали частью американской художественной культуры, характерным образом своего времени.



**Спасибо за
внимание!**