

в сформировавшийся ансамбль современного городского интерьера.

Лазерно-визуальные технологии помогают нам создавать в интерьерном пространстве виртуальный мир, используя наложения изображений или дополнительные цветоцветовые эффекты. Данный способ моделирования дает возможность увидеть объект, созданный лучами света - динамической установки, как реальное изображение. Это один из способов формирования киберпространства, позволяющий корректировать реальное пространство, наполняя его новой жизнью на определенное время.

Сочетание компьютерного моделинга и лазерных технологий могут дать архитекторам и дизайнерам качественно новые решения в моделировании архитектурного пространства.

Литература

1. С. Михайлов «История дизайна» - М. 2002
2. В. Аронов «Теоретические концепции зарубежного дизайна» - М. 1992

ОПТИМИЗАЦИЯ МОСТОВОГО И ПРИМОСТОВОГО ПРОСТРАНСТВА СРЕДСТВАМИ АРХИТЕКТУРЫ (В УСЛОВИЯХ ПОЛЬШИ)

А.А. Лапко

Научные руководители – д.арх., профессор *Е.С. Агранович-Пономарева*,
д.арх., профессор *И.А. Иодо*

Белорусский национальный технический университет

Особое географическое положение Польши в самом центре Европы определяет постоянное внимание к качеству автодорог и мостов. Целью исследования является определение комплекса условий для формирования системы «мост – примостовая территория».

Исходной точкой исследования является построение общей классификации мостов с учетом разнообразия применяемых конструктивных систем, материалов, профиля мостов, шага опор, характера прибрежной полосы и подмостового пространства и т.д.

Обследование территории Белостокского воеводства позволило построить уточненную классификацию мостов. Для отобранных объектов-представителей всех классификационных групп были построены матрицы зависимостей между конструкцией, материалом и художественно-декоративными приемами.

Математическая модель поля зрения водителя позволяет оценить условия зрительной работы и выделить зоны четкого (2^0), нормального (7^0) и целостного (28^0) видения. Модель психологической нагрузки в процессе получения и переработки информации водителем фиксирует наличие двух зон: зоны рецепционного ожидания и зоны адаптации.

Первая из них позволяет подготовить водителя к появлению нового объекта, вторая – освоиться в качественно новой примостовой среде.

Границы зоны рецепционного ожидания определяются тем расстоянием, с которого мост впервые попадает в поле зрения.

Границы адаптационной зоны определяются тем расстоянием, которое позволяет воспринять мост как целостный архитектурно-транспортный объект. Такое восприятие происходит при угле наблюдения в 28^0 .

Синтез сведений, полученных с помощью названных моделей, позволит дать рекомендации:

- по размещению информационных знаков;
- по выбору крупности и архитектурной значимости элементов моста;
- по определению характера иерархической зависимости между ними;
- по допустимой степени контраста.

Литература

1. Линсдей П., Норман Д. Переработка информации у человека. – М.: Мысль, 1974. – 78 с.
2. Психологические проблемы переработки знаковой информации. – М.: Педагогика, 1977. – 56 с.
3. Арнхейм Р. Искусство и визуальное восприятие. – М.: Высш. шк., 1974. – 117 с.
4. Karel Filsak. Barandovsky Bridge. // Architekt, 17/98.