

**СОВРЕМЕННАЯ НАУЧНАЯ МЫСЛЬ**  
**Всероссийская научно-практическая конференция**

***Байбурина Валерия Сергеевна,***

*студентка 2 курса, магистратура  
кафедры дизайна, технической и компьютерной графики,  
Кубанский государственный университет,  
г. Краснодар, РФ;*

***Ажгихин Сергей Геннадьевич,***

*канд. пед. наук, доцент,  
профессор кафедры дизайна, технической и компьютерной графики,  
Кубанский государственный университет,  
г. Краснодар, РФ*

**ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ИНФОГРАФИКИ В СИСТЕМЕ  
НАВИГАЦИИ ДИЗАЙНА СРЕДЫ**

***Аннотация.*** В статье рассматривается процесс становления инфографики и предпосылки к ее возникновению в навигационных системах средового дизайна.

***Ключевые слова:*** инфографика, история инфографики, навигация, система навигации, инфографика в системе навигации.

Инфографика как часть средового дизайна развивалась на основе стремительной урбанизации, совместно с острой потребностью создания принципиально новых систем навигации. В связи с чем, целесообразно начать рассмотрение данной темы с понятия сущности вопроса, а именно понятия «навигационная система».

Навигационная система – этот термин является сравнительно новым направлением, однако предпосылки к его появлению возникли еще в древние времена.

Данный предмет исследования представляет собой совокупность графических составляющих, алгоритмов и программного обеспечения, позволяющих произвести ориентирование объекта в пространстве. Ориентирование в пространстве представляется как процесс выявления удобных маршрутов для пе-

**СОВРЕМЕННАЯ НАУЧНАЯ МЫСЛЬ**  
**Всероссийская научно-практическая конференция**

редвижения и определения своего точного местоположения относительно чего-либо в конкретный промежуток времени. В навигационный комплекс могут входить как сложные системы ориентирования на местности, так и отдельные приборы, знаки, а также полиграфические продукты позволяющие определить местоположение относительно других объектов.

Первыми приборами навигации для человека служили солнце, звезды и луна. Закономерности в динамике природных явлений позволяли определять необходимое направление движения, относительно естественных объектов среды. Непрерывное и стремительное развитие общества приводило к изобретению графических путеводителей, первыми из которых были карты и астролябии. Тогда же основным средством логистики являлось судоходство, для этого типа перемещения в пространстве только карт было недостаточно. Появилась необходимость в изобретении дополнительных навигационных приборов, таких как: компас, измеритель скорости и т.д. В этот период возникли механические часы ими стали оснащаться все морские суда. Первый прообраз навигатора появился только в 1920 году. Устройство называлось «Plus Fours Routefinder» и было похоже на обычные часы, в комплекте с которыми шли карты, крутить которые нужно было вручную.

Активно заниматься проблемой проектирования графических коммуникаций в среде стали в середине XX века. В этот период изобразительная статика переживала переход от художественного метода, основанного на пиктографических изображениях, к автоматизированному процессу визуализации данных. В числе прочего на данном этапе уделялось больше внимания на изобретение новых технологий, направленных на удовлетворения потребностей людей с ограниченными возможностями. Происходит процесс гуманизации городских пространств, что требует создания дружественной для человека обстановки, а один из способов ее создания это возможность быстрой ориентации. Помимо этого, стремительная урбанизация способствует пространственному усложнению городов, а значит и неизбежному усложнению процессов жизнедеятельно-

**СОВРЕМЕННАЯ НАУЧНАЯ МЫСЛЬ**  
**Всероссийская научно-практическая конференция**

сти происходящих в них. Непрерывное развитие городской среды требует постоянного увеличения скорости обработки информации, переосмысления и обновления системы навигации, в связи с этим обеспечение структурированных навигационных процессов приобретает все большую актуальность. Здесь появляются первые разработки четко определенных систем ориентации.

В качестве характерного примера функционального подхода к системе средовой коммуникации, можно привести ставший классическим пример: карта Нью-Йоркского метро разработанная Гарри Бекон в 1933 г. В 1972 г. Массимо Виньелли, вдохновившись вышеупомянутой навигацией лондонского метрополитена создал на ее основе предельно простую графическую систему. Карта была основана на сетке с углами поворота линий на 45 или 90 градусов. Категорическим недостатком карты было несоответствие взаимного расположения станций на схеме с их соответствующим реальным географическим положением [1].

Во второй половине XX века в связи с развитием туризма, торговли и деловых отношений между странами, появляются новые критерии для проектирования инфографики. Например, системы навигации для людей разных языковых групп требуют особого эффективного способа донесения информации. Роль единых символов понятных разным языковым группам стали выполнять пиктограммы. Пиктограмма является визуальным синонимом объекта и не требует дополнительных знаний. Однако существует вероятность неверной трактовки графического символа, что влечет за собой дезориентацию в заданном пространстве. Во избежание подобных ситуаций были разработаны стандартные пиктограммы, которые ежедневно встречаются в повседневной жизнедеятельности каждого человека, поэтому считать такую символику в максимально короткий временной промежуток не составит труда вне зависимости от социокультурной принадлежности человека. К такого рода пиктограммам относятся графические символы, обозначающие: туалет, пункт медицинской помощи, пункт питания, а также пиктограммы содержащие в себе информацию о запрете

**СОВРЕМЕННАЯ НАУЧНАЯ МЫСЛЬ**  
**Всероссийская научно-практическая конференция**

или разрешении курения в том или ином месте общественного пользования. Набор из пятидесяти пиктограмм, разработанный AIGA, ведущей профессиональной дизайнерской ассоциацией, для DOT (Департамента транспорта Соединенных штатов) стал стандартом семьи символов для навигационных целей [5].

В 1970-1980-х гг. впервые были спроектированы тактильные системы навигации, удовлетворяющие потребности людей с ограниченными возможностями. Появились новые указатели с рельефными буквами и шрифтами Брайля, проводятся исследования необходимой цветовой контрастности знаков, здания и сооружения оснащаются необходимым оборудованием для мало мобильной категории граждан. Благодаря новым системам навигации инвалиды смогли самостоятельно ориентироваться в городской среде.

В конце XX века в Европе активно рассматривался вопрос проектирования систем навигации. В 1992 году Ромеди Пассини, автор книги

«Wayfinding of Architecture», в соавторстве с канадским профессором Полом Артуром выпускает книгу «Wayfinding: People, Signs and Architecture», которая сыграла большую роль в развитии навигационного дизайна. Пол Артур также разрабатывал информационные навигационные проекты и стал сотрудником общества Графического Дизайна Среды (Society for Environmental Graphic Design). На сегодняшний день это сообщество занимается разработкой цифровых и статических графических систем коммуникации, пользовательских интерфейсов, мультимедийных инсталляций. Также SEGД планирует, проектирует, исследует широкий спектр информационных систем и визуальных коммуникаций для самых разных территорий [2, 4].

Помимо этого 1990-е годы для навигационного дизайна стали переломными в связи с тем, что в этот временной период директором компании CityID Майклом Ролинсоном, одержимым идеей создания города, понятного его гостям и жителям, был создан навигационный проект «Legible city» («Понятный город») для города Бристоль в Великобритании, получивший в дальнейшем

**СОВРЕМЕННАЯ НАУЧНАЯ МЫСЛЬ**  
**Всероссийская научно-практическая конференция**

свое продолжение. Работа над этим проектом велась 7 лет и была закончена в 2000 году. «Legible city» стал большим достижением для Бристоля и послужил катализатором для десятка новых инициатив, в следствие которых дизайн-трансформации подверглись шесть центральных районов города. В работе над проектом были задействованы: CityID, Meta London, группа художников FAT [2].

Следующим проектом для навигационной трансформации серии «Legible city» стал Лондон, его разработкой занималось дизайн бюро Applied Information Group, пилотный проект которого был запущен в 2007 году. Существующая система ориентации в пространстве с обилием разносортных знаков и пиктограмм только путала пешеходов, а в качестве гида и системы навигации использовалась карта метрополитена. Новая система предлагает пользователю единую карту города со схемой станций метро и остановками общественного транспорта.

В России сравнительно недавно начался процесс осознания проблем навигации. Они выявляются не только в организации общественных помещений, но и во всей городской инфраструктуре в целом. На сегодняшний день в России существует ряд дизайн-бюро в чьих портфолио есть проекты брендинга или ребрендинга, которые также связаны с навигационным дизайном. В работах отражен минимальный набор навигационных элементов и носителей, которые являются неотъемлемой частью здания, бренда или территории.

#### *СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ*

- 1. Ермолаева Ж.Е., Лапухова, О.В., Герасимова, И.Н. Инфографика как способ визуализации учебной информации // Концепт. – 2014. – № 11 (ноябрь). – С. 15-40.*
- 2. Птицына Л.М. Проблематизация дизайна городской среды в современной культурологии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cheloveknauka.com/problematizatsiya-dizayna-gorodskoy-sredy-v-sovremennoykulturologii>*
- 3. Соловьева Т. В. Инфографика в медийном и учебном текстах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=15119757>*

**СОВРЕМЕННАЯ НАУЧНАЯ МЫСЛЬ**  
**Всероссийская научно-практическая конференция**

4. Тихонова Е.М. *Визуальные медиаобзоры городского будущего на страницах местного издания.* – М., 2014.
5. Лаптев, В.В. *Изобразительная статистика. Введение в инфографику / Владимир Лаптев.* – СПб.: Эйдос, 2012. – С. 110-160.