

отражения одного культурно-исторического сюжета в другом воспроизвести новый, наполненный неповторимыми как по форме, так и по содержанию смыслами и ценностями феномен культуры» [3].

Являя собой, по сути, живую творческую энергию, реминисценция создает основу для появления методологии обучения современному способу проектирования, основанному как на интуитивном начале, так и на вполне конкретной методологической базе. Очевидно, что «цитатность» является характерной чертой графического дизайна эпохи постмодернизма. Технологический прогресс, произошедший за последние десятилетия, — настолько значителен, что заставляет

дизайнеров заново осмыслять и интерпретировать прошлое. Ведь ранее на вооружении дизайнеров не существовало таких материалов и технологий, многие идеи, не получившие воплощения в прошлом, теперь могут стать реальностью. Возможно, в будущем, эта связь с прошлым, в качестве источника вдохновения, станет менее значительной. И, перебрав все возможные варианты, дизайн устремится к созданию принципиально новых форм репрезентации и, возможно, новых медиа. И, вероятно, реминисценция послужит тем ключом, который всколыхнет воображение дизайнеров, заставив их трактовать прошлое не с позиции формы, а с идейной стилиевой основы.

ПРИМЕЧАНИЯ

* Симулякр (фр. simulacres, от simulation — симуляция) — термин философии постмодернизма, генетически восходит к термину («симулакрум»), обозначавшему у Платона «копию копии». Термин введен Ж. Бодрияром.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Андреева Е. Постмодернизм. Искусство второй половины XX — нач. XXI века. СПб: Азбука-классика, 2007. 13 с.
2. Гадамер Г. Актуальность прекрасного. М.: Искусство, 1991. 273 с.
3. Дементьева С. В. Роль и значение реминисценций в постижении ценностно-смыслового содержания памяти. Автореф.: ... д-ра филос. наук. Томск, 2000. 17 с.
4. Устюгова Е. Н. Стиль и культура: опыт построения общей теории стиля. СПб: Изд-во СПбГУ, 2006. 5 с.
5. Advertology.Ru — Электрон. журн. [Электронный ресурс] 2006 г. — Режим доступа: <http://www.advertology.ru/article31735.htm>, свободный. Загл. с экрана.
6. Malcolm Garrett. A Dearth of Typography // Baseline 1990. № 13.

REFERENCES

1. Andreeva E. Postmodernizm. Iskusstvo vtoroj poloviny XX — nach. XXI veka. SPb: Azbuka-klassika, 2007. 13 s.
2. Gadamer G. Aktual'nost' prekrasnogo. M.: Iskusstvo, 1991. 273 s.
3. Dement'eva S. V. Rol' i znachenie reminiscencij v postizhenii cennostno-smyslovogo sodержaniya pamjati. Avtoref. ... d-ra filoz. nauk. Tomsk, 2000. 17 s.
4. Ustjugova E. N. Stil' i kul'tura: opyt postroenija obshchej teorii stilja. SPb.: Izd-vo SPbGU, 2006. 5 s.
5. Advertology. Ru — Elektron. zhurn. [Elektronnyj resurs] 2006 g. Rezhim dostupa: <http://www.advertology.ru/article31735.htm>, svobodnyj, Zagl. s ekrana.
6. Malcolm Garrett. A Dearth of Typography // Baseline. 1990. № 13.

М. А. Бекишев

ИСТОРИОГРАФИЯ ВИЗУАЛЬНЫХ СИСТЕМ ОРИЕНТИРОВАНИЯ В ПРОСТРАНСТВЕ

Статья посвящена историографии проблемы становления визуальных систем ориентирования в пространстве на основе анализа теоретических работ российских и зарубежных специалистов, а также практических разработок в области навигационного дизайна.

Ключевые слова: графический дизайн, визуальные системы коммуникации, системы визуальной навигации, художественный символ, графический знак.

M. Bekishev

HISTORIOGRAPHY OF VISUAL SYSTEMS OF ORIENTATION IN SPACE

The article is devoted to the historiography of the problem of establishing visual systems of orientation in space based on the analysis of theoretical works of Russian and foreign specialists, as well as practical developments in the field of navigation design.

Keywords: graphic design, visual communication systems, visual navigation system, the artistic symbol, graphic sign.

Ориентирование в пространстве как процесс нахождения человеком удобных маршрутов передвижения и установления своего местонахождения в конкретном временном участке относительно привязки к местности издревле является неотъемлемой частью жизнедеятельности человека.

На протяжении веков данный процесс идентификации в пространстве сталкивался с новыми проблемами в связи с усложнением структуры окружающего пространства, — с появлением и ростом городов, а следовательно, и с возникновением новых уровней среды. В динамике современного мира проблема нахождения человеком рационального пути в структуре мегаполиса стоит достаточно остро и требует особого внимания.

Рост городов сопровождается их пространственным и функциональным усложнением, а значит, и усложнением процессов жизнедеятельности, что приводит к проблеме ориентации в пространстве (специалисты отмечают дезориентированность в городе как массовое явление) и делает актуальной задачу проектного обеспечения навигационных процессов. Постоянные изменения городской среды требуют периодического проектного переосмысления и обновления средств обеспечения ориентации.

Актуальность стоящей перед дизайнерами проблемы побуждает исследователей в области теории дизайна как можно более тщательно анализировать эволюцию графических навигационных систем с тем, чтобы попытаться выявить их дальнейшее развитие.

В очерке «Дизайн в контексте городской среды: Некоторые теоретические и

творческие проблемы» Е. В. Асс пишет: «... Объекты идентификации и ориентации неотделимы от всей информационной сети города. Город в целом может рассматриваться как система массовой коммуникации, и информационный обмен заложен в самой его природе» [1].

Перед дизайном систем визуальной коммуникации остро стоит проблема взаимодействия их со средой как с точки зрения функциональности, так и с точки зрения эстетичности продукта дизайна. Дизайнер-график, решая функционально-технологическую задачу ориентации, должен понимать, что качество транслирования графической информации, предназначенной для ориентирования человека в городской среде, определяет его внутреннее состояние и формирует отношение к окружению.

Проблема синтеза архитектурных элементов и ориентирующей графики подробно освещена в работах Е. Черневич, Н. Соловьева, И. Добрицыной, А. Ефимова. Специалисты в области теории пытаются найти истоки возникновения сферы дизайн-проектирования, направленного на разработку систем навигации в пространстве среды.

В своей работе «Язык графического дизайна: Материалы к методике художественного конструирования» Е. Черневич рассматривает развитие и расширение сфер деятельности профессии «визуального коммуникатора»: «Силы профессионалов сосредоточены вокруг решения комплексных задач проектирования сложных структур — таких, как выработка единых систем знаков (для наземного транспорта, авиаобслуживания, техники безопасности и т. д.); создание

фирменных стилей, единого визуального образа целых отраслей промышленности; создание визуальных комплексов для Олимпийских игр, всемирных выставок и т. д.» [9].

Проблеме развития визуальных систем ориентирования большое внимание уделяется в работе американского специалиста Х. Дагдейл «Что такое “графический дизайн среды”?»: «...Новые направления в дизайне возникли в результате невероятных культурных и экономических изменений, произошедших за последние сто лет. В то время как архитектура была признана профессиональной деятельностью уже несколько столетий тому назад, графический дизайн выделился в самостоятельную дисциплину сравнительно недавно, в связи с изменившимися требованиями современной промышленности и общества. Графический дизайнер, осмелившийся переложить заповедную территорию речи, образа и символа на язык схем и таблиц, появился в начале двадцатого века как вестник рождения связующего звена для всех, кто работает над созданием дизайна окружающей нас среды» [3].

Специалист в области графического дизайна И. А. Добрицына в своей работе «Средовые аспекты формирования систем визуальной коммуникации для города» замечает: «В проектной практике термин «системы визуальной коммуникации» или просто «визуальные коммуникации» используется главным образом в значении комплексов, состоящих из графических знаков, надписей, систем цветового кодирования и предназначенных для ориентации массового потребителя в различных средах — на транспорте, в открытой городской среде, в интерьерах объектов общественного назначения и др.» [4].

Исследователь также отмечает типовой состав проекта системы визуальной коммуникации, выведенный на основе анализа разработок в интересующей нас области зарубежных специалистов. Такой состав, как правило, ограничивается разработкой графической части (шрифта, знаков, карт-схем, цвета, компоновки графических элементов) и художественно-конструкторской части (всех видов необходимых носителей информации).

В плане информационного обеспечения ориентационной деятельности показательное обращение градоустройства к сфере визуальной коммуникации в 1960–1970-е годы, совпавшие с интенсивным ее развитием и активным внедрением в общественную среду. Вместе с тем исследования в области дизайна визуальных коммуникаций, как правило, носят узкопрофессиональную направленность, в основном искусствоведческую, психологическую, семиотическую. Исследования, связанные со спецификой обеспечения информацией ориентационных процессов в среде города широко предпринимались в 80-е годы*.

В своих исследованиях специалисты делают визуальные системы ориентирования по специфике прорабатываемой среды, из чего следует, что художественные свойства графического объекта зависят от среды, в которой данный символ используется в качестве элемента навигационного кода.

Достаточно подробно в литературных источниках освещена проблема развития и унификации графических символов, используемых в системах визуальной навигации, а также требования к шрифтам и цветовые нормы.

В своих исследованиях Д. Фоли, К. Бергер и Ж. Жан [8; 2; 5] приводят важную историческую информацию, позволяющую нам проследить и в дальнейшем проанализировать развитие специальных знаков, знаковых систем.

На основе этого исследователи выделяют условия, при которых графическая система навигации действительно работает: системная выстроенность, наглядность демонстрации и репрезентативность информационного ресурса, достижение строгой корреляции между скоростью движения пассажиропотока и временем прочтения информации, предельно экономное использование текста, лаконичность и понятность для всех пользователей знаков визуально-изобразительного языка (символов, пиктограмм) и др.

По этому поводу И. А. Добрицына пишет: «...как правило, устройство и стилистика среды транспортно-пересадочных узлов подчинены задаче получения главной, оперативно ориентирующей, процессуальной

информации. Вопросы средовой этики здесь не столь остро стоят перед дизайнером-графиком»** [4, с. 77].

Графические системы визуальной навигации, используемые для ориентирования в структурах общественного транспорта по всему миру, являют собой отдельный, сложный комплекс правил и требований, основанных на специфических особенностях разрабатываемого пространства. Мировой опыт в решении проблем, связанных с обеспечением ориентирования пассажира в среде метрополитена, позволяет оперативно разрешать задачи, возникающие по мере усложнения предметно-пространственной среды.

На русском языке практически нет публикаций по проблемам развития навигационных систем в специфической среде метрополитена. В работах ВНИИТЭ в 1970-е и 1980-е годы рассматривалась, в основном, специфика художественного проектирования городской среды в комплексе с подземными транспортными узлами на уровне архитектурного планирования. Исключение составляет работа А. В. Иконникова «Дизайн транспортных систем / Некоторые проблемы комплексного проектирования» (М., 1988), в которой подробное внимание уделяется анализу работы графических систем навигации в синтезе с архитектурным комплексом подземных транспортных артерий. Автор достаточно подробно рассматривает графическую структуру московского метрополитена, а также проводит параллели с зарубежными аналогами грамотного решения задачи обеспечения визуальной навигации в метро [7].

К сожалению, в 1990-е годы в нашей стране вопрос функционирования графических систем навигации в окружающей среде практически не рассматривался. По указанной проблеме следует отметить эпизодические публикации в журналах «Designet» в конце 1990-х годов и «Как» за последние 2–3 года. Данные ресурсы содержат богатый иллюстративный материал, а также информацию по современным мировым дизайнерским проектам в области разработки и интегрирования навигационных графических систем в окружающее человека пространство.

На сегодняшний день зарубежный графический дизайн, благодаря своему огромному

вкладу в развитие навигационных графических систем, является основой построения грамотно работающей системы визуальных коммуникаций в области городского пространства, использующей богатый арсенал средств и методов организации окружающей среды.

Специальная литература, охватывающая рассматриваемую нами сферу дизайнерской деятельности, представлена большим количеством зарубежных графических альбомов. К сожалению, эти богато иллюстрированные работы практически не несут в себе теоретического материала. В этой области следует отметить следующие издания:

- Каталоги «Pictogram and Icon Graphics 1–2» под редакцией Э. Миядзаки. Издания представляют собой обширную коллекцию графических элементов, используемых в системах визуальной навигации в странах Европы, США, в Канаде, Бразилии, Индии и Японии. В книгах широко представлено применение пиктограмм в печатной продукции: в каталогах, буклетах и картах [10].

- Значительный интерес представляет графический каталог «1000 signs», авторы К. Мустьенес и Т. Хилланд. В книге собран богатый иллюстративный материал, посвященный знакам и указателям по всему миру, на основе которого можно провести анализ влияния местных традиций на стилистику художественного образа знака [11].

- Работа «Guide Sign Graphics» С. Окиявы представляет примеры внешних и внутренних средств графической коммуникации, созданных известными мировыми дизайнерами: вывески, знаки, указатели, средства цветового кодирования, карты, схемы и многое другое. Иллюстративный материал сопровождается краткие, но емкие комментарии [12].

- Книга «Urban Sign Design» под редакцией К. Сайто посвящена дизайну вывесок и указателей. Данная работа разделена на главы в зависимости от сферы применения графических знаков [13].

Концепции, преобладавшие в определенный период времени в творчестве зарубежных дизайнеров, так или иначе, нашли свое отражение в развитии визуальных систем ориентирования. Например, концепции функционализма, господствовавшие в

60-х — начале 70-х годов, проявились в представлениях о задачах и специфике дизайн-графики. Именуемая в среде специалистов преимущественно как «визуальные коммуникации», ориентирующая графика 60-х годов понималась, прежде всего, как способ передачи визуальных сообщений. Именно 60-е годы XX века ознаменовали эстетизацию утилитарных графических элементов, входящих в городскую среду.

Представления о художественно-функциональных особенностях визуальных коммуникаций совпали с основными выразительными средствами (лаконичность, знаковость, броскость) такого значительно распространенного в этот период направления в искусстве, как поп-арт. Влияние новейшей на тот период эстетики поп-арта представляло особый интерес для навигационного дизайна, так как средства выразительности оказались во многом ей созвучны используемой в его рамках графики.

Новому взгляду дизайнера-графика на проектное творчество способствовало то, что изменились сами формы проектной работы. Осознание того, что графический продукт воспроизводится не на бумаге, а как крупномасштабный объект в пространстве города, привело к изменению характера и к увеличению масштаба эскизной проработки знака и шрифта, тем самым придавая самому процессу проектирования новую выразительность.

В 1970-е годы зарубежные разработки в области визуальных систем коммуникации попадают под влияние общего для дизайна этого периода процесса, определяемого как «кризис функционализма». Под влиянием концепции функционализма были освоены и внедрены в практику такие атрибуты функционального похода, как лаконичность,

точность, информативность, ставшие впоследствии естественной принадлежностью графических средств.

В 1980-е годы взгляд на графический дизайн как средство обеспечения навигации в пространстве несколько меняется. Становится очевидным, что дизайн-графика способна к трансляции эстетических ценностей. Как следствие этого, возникают различные толкования понятий «визуальные коммуникации» и «графический дизайн».

В своем обзоре, посвященном визуальным коммуникациям для общественных зданий, Е. Н. Зубаревич ссылается на труд О. Сакано, раскрывающий деятельность известных японских дизайнеров-графиков, в котором японский специалист говорит о самоценности художественных задач графики, в противоположность представлениям о художественной стороне, способствующей более эффективному процессу передачи визуальных сообщений [6].

В 1990-е годы графический дизайн вместе с техническим прогрессом шагнул далеко вперед. Стали доступны новые технологии, которые не только значительно расширили инструментарий дизайнера-графика и изменили взгляд на прорабатываемую им среду, но также дали повод задуматься над дальнейшим развитием визуальных систем ориентирования в пространстве.

К числу первоочередных проблем графического дизайна, связанного с обеспечением навигации в среде современного мегаполиса, относится проблема идентификации объектов. Специалисты продолжают вести теоретические и практические исследования, направленные на поиск оптимальных путей развития систем графических знаков, способных стать основой зрительных коммуникаций в динамично развивающейся среде.

ПРИМЕЧАНИЯ

* Это работы Хан-Магомедова С. О., Иконникова А. В., Салмина Л. Ю., Соколова С. И., Устина В. Б., Добрицыной И. А., Зубаревич Е. Н., Костенко А. Я. и др.

** Добрицына И. А. Указанное произведение. С.77.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Асс Е. В. Дизайн в контексте городской среды / Некоторые теоретические и творческие проблемы: Дизайн и город // (Труды ВНИИТЭ. Сер. «Техническая эстетика». М., Вып. 29).

2. Бергер К. М. Путеводные знаки. Дизайн графических систем навигации. М., 2005.
3. Дагдейл Х. Что такое графический дизайн // Путеводные знаки. Дизайн графических систем навигации. М., 2005.
4. Добрицына И. А. Средовые аспекты формирования систем визуальной коммуникации для города // Дизайн и город // Труды ВНИИТЭ. Сер. «Техническая эстетика». Вып. 57.
5. Жан Ж. Знаки и символы. М.: «Астрель»; М., 1988. АСТ, 2003.
6. Зубаревич Е. Н. Визуальные коммуникации для общественных зданий: Обзор // Художественное конструирование за рубежом. (Труды ВНИИТЭ. Сер. «Техническая эстетика»; Вып. 4). М., 1982.
7. Иконников А. В. Дизайн транспортных систем // Некоторые проблемы комплексного проектирования. // Труды ВНИИТЭ. Сер. Техническая эстетика. Вып. 57. М., 1988.
8. Фоли Д. Дизайн: Энциклопедия знаков и символов. М.: Вече; АСТ, 1997.
9. Черневич Е. В. Язык графического дизайна: Материалы к методике художественного конструирования М.: ВНИИТЭ. 1975.
10. Miyazaki A. Pictogram and Icon Graphics 1–2. PIE Books, 2008.
11. Mustienes C., Hilland T. 1000 signs. Taschen, 2009.
12. Oikawa S. Guide Sign Graphics. PIE Books, 2006.
13. Saito K. Urban Sign Design. PIE Books, 2006.

REFERENCES

1. Ass E. V. Dizajn v kontekste gorodskoj sredy / Nekotorye teoreticheskie i tvorcheskije problemy // Dizajn i gorod. М., 1981. (Trudy VNIITE. Ser. Tehnicheskaja estetika; Vyp. 29).
2. Berger K. M. Putevodnye znaki. Dizajn graficheskijh sistem navigacii / K. M. Berger M. 2005.
3. Dagdejl H. Chto takoe graficheskij dizajn // Berger K. M. Putevodnye znaki. Dizajn graficheskijh sistem navigacii. М., 2005
4. Dobricyna I. A. Sredovye aspekty formirovanija sistem vizual'noj kommunikacii dlja goroda // Dizajn i gorod. М., 1988. (Trudy VNIITJE. Ser. Tehnicheskaja jestetika; Vyp. 57).
5. Zhan Zh. Znaki i simvolj. М.: Astrel'; AST, 2003.
6. Zubarevich E. N. Vizual'nye Kommunikacii dlja obshchestvennyh zdanij: obzor // Hudozhestvennoe konstruirovanie za rubezhom. М., 1982. (Trudy VNIITE. Ser. Tehnicheskaja jestetika; Vyp. 4).
7. Ikonnikov A. V. Dizajn transportnyh sistem / Nekotorye problemy kompleksnogo proektirovanija. М., 1988. (Trudy VNIITJE. Ser. Tehnicheskaja estetika; Vyp. 57).
8. Foli D. Dizajn Jenciklopedija znakov i simvolov. М.: Veche; AST, 1997.
9. Chervevich E. V. Jazyk graficheskogo dizajna: Materialy k metodike hudozhestvennogo konstruirovaniya/ VNIITJE. М., 1975.
10. Miyazaki A. Pictogram and Icon Graphics 1–2. PIE Books, 2008.
11. Mustienes C., Hilland T. 1000 signs. Taschen, 2009.
12. Oikawa S. Guide Sign Graphics. PIE Books, 2006.
13. Saito K. Urban Sign Design. PIE Books, 2006.

Н. С. Поддячая

КОМПОЗИЦИОННОЕ И КОЛОРИСТИЧЕСКОЕ ПОСТРОЕНИЕ КАРТИНЫ А. А. КОКЕЛЯ «В ЧАЙНОЙ»

Картина «В чайной» была написана Алексеем Кокелем в 1912 году и была его первой профессиональной работой, за которую он получил золотую медаль и звание художника. Картина была замечена великим русским живописцем И. Е. Репиным, про нее писали многие петербургские газеты. Сама картина «В чайной», 12 этюдов и эскизов к ней хранятся в Чувашском государственном художественном музее. Подготовительный материал показывает динамику построения картины от первоначально возникшей идеи до ее воплощения на холсте. В этюдах и эскизах видно, как художник искал цветовое и композиционное единство. Цвет в работе органично сочетается с рисунком. Композиционный центр картины организован тремя фигурами — хозяина чайной, хозяйки и девочки-прислуги. Центр выделен светом и цветом. Основной акцент сделан на правдивое изображение жизни. Картина А. А. Кокеля «В чайной» показывает, что в основе творчества художника лежала твердая