

**Гнатюк Л.Р.**

канд. арх., доцент ККТД НАУ

**Кравченко О. В.**

магістр НАУ

Національний авіаційний університет

## ВІЗУАЛЬНА КОМУНІКАЦІЯ ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА ДИЗАЙНУ ІНТЕР'ЄРІВ АЕРОВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ

**Анотація.** У статті розглядається проблематика створення візуальної комунікації у сучасних аеровокзальних комплексах, та визначаються тенденції її розвитку. Визначено засадничі особливості розробки показників систем навігації, які необхідно враховувати при дизайні інтер'єрів аеровокзальних комплексів.

**Ключові слова.** Аеровокзал, комунікативний дизайн, візуальна комунікація, системи навігації.

**Аннотация.** Гнатюк Л.Р., Кравченко О.В. *Визуальная коммуникация как важная составляющая дизайна в интерьерах аэровокзальных комплексов.* В статье рассматривается проблематика создания визуальной коммуникации в современных аэровокзальных комплексах, и определяются тенденции ее развития. Определены основные особенности разработки показателей систем навигации, которые необходимо учитывать при дизайне интерьера аэровокзальных комплексов.

**Ключевые слова.** Аэровокзал, коммуникативный дизайн, визуальная коммуникация, системы навигации.

**Annotation.** Hnatyk L., Kravchenko O. *Visual communication as an important part of interior design of airport complexes.* This article discusses the problems of visual communication in the modern airport complexes, determines tendencies of its development. Identifies the key features of the development of indicators of navigation systems that must be considered when designing the interior air terminal complexes.

**Key words.** Terminal, communicational design, visual communication, navigation systems.

**Постановка проблеми.** На сьогоднішній день авіаперевезення стали глобальним та міжнародним способом переміщення. Для правильного розподілення пасажиропотоку в аеровокзалах, зручного орієнтування, необхідним стає правильна організація системи візуальних комунікацій та навігацій у аеровокзальних комплексах аеропортів, особливо розрахованих на міжнародні рейси.

Інформаційне обслуговування забезпечує швидку орієнтацію пасажирів і відвідувачів в аеровокзалах. Засоби візуальної інформації забезпечують інформування вилітаючих і прилітаючих пасажирів. Показники та інформаційні табло, які використовуються в аеропортах, а також різні системи візуальної навігації — це свого роду гіді, які вказують відвідувачам і пасажирам вірний напрям при пошуку виходу на посадку, переходу на інші термінали, зали очікування, кав'ярні, туалетної чи дитячої кімнати.

**Огляд літератури.** Сучасними проблемами інформативної графіки аеропортів займається дизайнер візуальних комунікацій Маркус Шреппель (Markus Schreppel) з Нердлінгена (Німеччини). Ця проблематика лягла в основу його докторської дисертації, в рамках якої він на основі існуючої інфографіки для аеропортів намагається сформувати єдиний міжнародний стандарт з урахуванням культурних і національних відмінностей. Для оцінки існуючих піктограм використано три критерії [2]: надійність (достовірність), корисність (практичність) і задоволення (рис.1).

Розробка дизайну системи знаків аеропорту завдання — це складна систему візуальної навігації, що враховує тенденції поведінки пасажирів, коректний напрямок пасажиропотоку, особливості навколишнього середовища, специфіку конструктивних елементів тощо.

**Мета публікації.** Визначити засадничі особливості розробки візуальної комунікації, зокрема показників систем навігації, які необхідно враховувати при дизайні інтер'єрів аеровокзальних комплексів.

**Виклад основного матеріалу.** Візуальна комунікація — важлива складова дизайну. В основному вона оперує двомірними зображеннями — плакатами, відеорядом, знаками, графікою. Мета візуальної комунікації зазвичай полягає у підтримці текстового повідомлення, а не в самостійному впливі [1].

Комунікативний дизайн — це спосіб донести до людини доступними візуальними засобами інформацію будь-якого характеру. Комунікація — передача повідомлення від людини до людини. Ця передача здійснюється за допомогою візуальних графічних засобів.

Різні міжнародні організації в другій половині 20-го століття вирішили проблеми навігації орієнтування в громадських місцях шляхом введення стандартних символів, піктограм і знаків (рис.2).

На практиці виявляється дещо складніше, з'явилися інші проблеми, оскільки аеропорти не зобов'язані використовувати або чітко слідувати системам стандартів, розроблених міжнародними організаціями (рис.3). Але навіть якщо вони захочуть ними скористатися, то виникає проблема вибору, тому що

---

Надійшла до редакції 20.10.2011

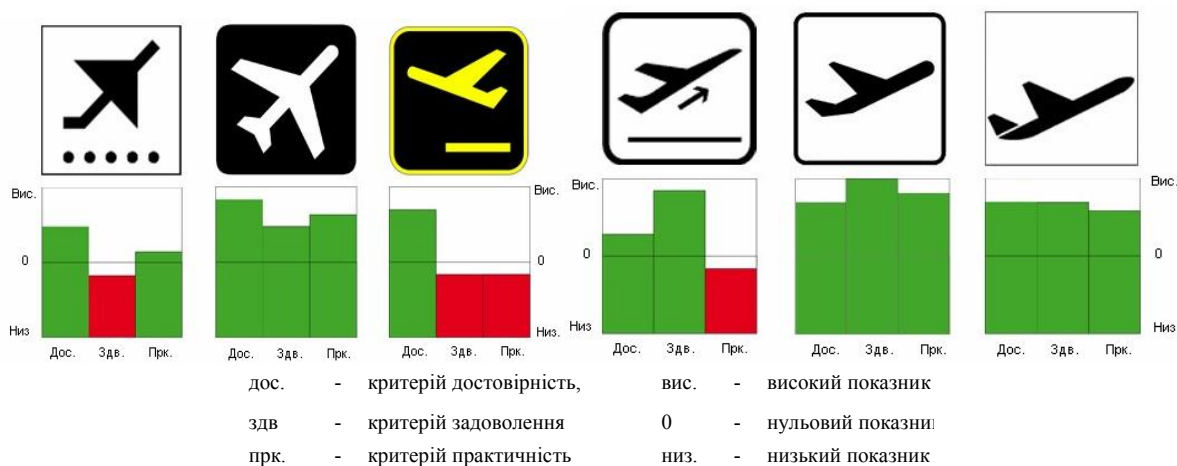


Рис.1. Піктограми злітаючого літака за трьома критеріями.

(Піктограми з наборів: Ольга Куликова (МХУП), AIGA, Cheongju International Airport (South-Korea), Logo-Arte (It), Hong Kong Airport, ERCO (використано в Frankfurt Airport))



Рис.2. Навігації з використанням стандартних символів, піктограм і знаків

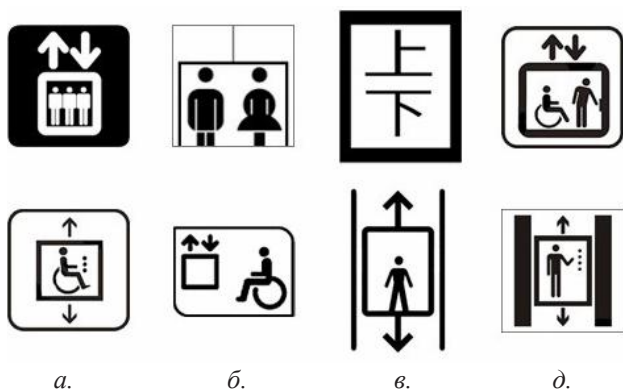


Рис.3. Піктограма ліфта в різних варіантах:

а. AIGA, ERCO, Japan;  
б. Heiko Barmbold;  
в. City of Bruges (BE);  
д. Hansgrohe AG, ISO 7001

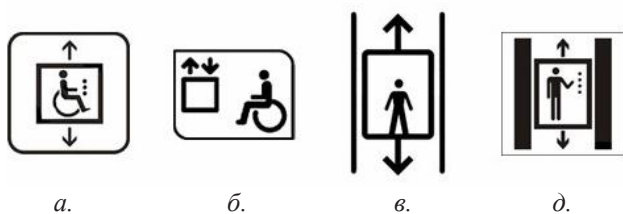


Рис.4. Міжнародні стандарти навігаційних системи.

а. Піктограми Герберта В. Капіцкі;  
б. Піктограми Кацумі Масару;  
в. Піктограми Отла Айхера



а.



б.



в.





а.



б.

Рис. 5. Використання підсвічування показників у аеровокзалах світу  
а. Аеропорт Сінгапуру; б. Міжнародний аеропорт Франкфурт



Рис. 6. Аеропорт Шонефельд, Берлін, Німеччина



а.



б.

Рис. 7. Використання піктограм з двомовним текстом.  
а. Аеропорт Порто, Португалія; б. Аеропорт Сінгапуру, Термінал 3.

існує три поширені системи. У 60-х роках за участю Герберта В. Капіцкі (Herbert W. Kapitzki) організація «ADV» (German Civil Airports Working Group) розробила систему символів для навігації в аеропортах (рис.4.а.). У 1964 році використовуючи аналогічний підхід, були розроблені дизайнером Кацумі Масару (Katsumi Masaru) піктограми для олімпіади в Токіо(рис.4.б.). А в 1972 році для олімпіади в Мюнхені дизайнер Отл Айхер (Otl Aicher) розробив свої піктограми (рис. 4.в.).

Все це сформувало певні тенденції та принципи для впровадження інформативної графіки. З часом незалежно один від одного з'явилося дві системи стандартів: AIGA (розроблений «The American Institute of Graphic Art» у співпраці з Міністерством транспорту США) та ISO 7001 («International Standards Organization»). Особливістю обох систем є те, що при розробці символів і піктограм керувались виключно візуальним рядом, характерним для західних країн. Зараз, коли по світу активно подорожують представники інших культур (Азія, Африка, Латинська Америка), стало очевидним, що не всі піктограми легко впізнаються і трактуються однозначно.

При розробці дизайну показників систем навігації для аеропорту чи іншої громадського будівлі необхідно добре вивчити візуальне оточення місць їх майбутнього розташування. Колір стін, підлоги, наявність вікон, ступінь природного освітлення в приміщеннях, наявність і розташування штучного освітлення та інші елементи інтер'єру та екстер'єру які обов'язково враховуються при створенні дизайну. Для досягнення максимального ефекту в умовах щільного пасажиропотоку важливо, щоб показники чітко виділялися на загальному фоні. Не можливе використання різноманітних кольорних поєднань, визначившись з єдиною кольоровою гамою, необхідно її дотримуватись у всьому інтер'єрі для виділення відповідних зон (метод «колірного зонування»). Можливе використання підсвічування показників, для підвищення їх читабельності пасажиром (рис.5).

Високо-контрастні знаки завжди чітко сприймаються і на них добре відчитується зміст повідомлення. Кольорові сполучення, успішно вирішують це завдання в аеропортах – це світлі букви або піктограми (іконки) на темному тлі [3]. Наприклад, чорний фон з білими буквами, що світяться забезпечить високий

контраст та достатню читабельність для людського ока; такий знак точно можна побачити з великої відстані [4]. Інші можливі, і досить вдало реалізовані, поєднання кольорів, що зустрічаються у приміщеннях аеровокзалів – це чорні букви на жовтому тлі (рис.6).

Шрифти використовуються «рубані» (sans type), наприклад FF Info, створений Еріком Спікерманом, або шрифт Frutiger від Адріана Фрутігера. Також добре використовувати шрифти з високими малими літерами без виносних елементів, так як це підвищує розбірливість слів на покажчику [5]. Важливо дотримуватися однаковості, використовувати єдиний шрифт, на всіх рівнях візуальної комунікації навігаційної системи аеропорту [6]. Для міжнародних аеропортів важливим є використання покажчиків, забезпечених піктограмою і двомовним текстом (на місцевій та переважно англійською мовами), що позначають сервіси як всередині будівлі, так і на прилеглий території (рис.7). Таким чином, більшість пасажирів і відвідувачів зможуть прочитати інформацію на покажчиках.

**Висновок.** При розробці дизайну системи знаків візуальної комунікації аеровокзалу необхідно передбачати тенденції поведінки пасажирів та направляти пасажиропотоки, враховувати особливості оточення, специфіку середовища, елементи архітектурних конструкцій. Необхідним є досконале вивчення візуального оточення місць запланованого розміщення вказівників систем навігації. Доцільним є попереднє тестування макетів покажчиків на предмет їх функціональності у візуальному оточенні. Для досягнення максимальної

ефективності необхідно, щоб вказівники чітко виділялися на фоні інших об'єктів дизайну. Саме тому, необхідно враховувати колористику інтер'єру, наявність природного та штучного освітлення, що допоможе в подальшому виділити відповідні інформаційні зони.

#### Література:

1. Markus Schrappel Talking about information graphics. Art and design, Dragonsource Group com Inc., - 2007. - S.37
2. Бергер К. 1000 иконок, символов, пиктограмм. Визуальные коммуникации, не требующие перевода. М.: РИП-холдинг/ Rockport, 2006. С. 70 - 74.
3. Гордон Ю. Книга про букви от Аа до Яя. М.: Изд-во студии Артемия Лебедева, 2006. – С. 21-35.
4. Глазычев В.Л. Дизайн как он есть. / Глазычев В.Л. - М.: Европа, 2008. С. 40 - 48.
5. Дегтярев А.Р. Изобразительные средства рекламы: слово, композиция, стиль, цвет / А.Р. Дегтярев. – М.: Фаир-пресс, 2006. – 254 с.
6. Дзикович С. Эстетика рекламы: Эстетическая структура визуальной коммуникации / С. Дзикович. – М.: Гардарики, 2004. – 232с.
7. Курушин В. Графический дизайн и коммуникация / В. Курушин. – М.: РИП-холдинг, 2001.-342с.
8. Кафтанджиев Х. Гармония в коммуникации / Х. Кафтанджиев. – М.: Эксмо, 2005. – 386с.
9. Овчинникова, Р.Ю. Дизайн в рекламе. Основы графического проектирования / Р.Ю. Овчинникова ; ред. Л. М. Дмириева. - М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2010. - 239 с.
10. Почепцов Г.Г. Коммуникативные технологии двадцатого века. / Почепцов Г. Г. - М.: Рефл-бук; Киев: Ваклер, 2000. - 352 с.
11. Серов С. Графика современного знака. / Серов С. - М.: Линия График, 2005. С. 225-231с.