

Опыт борьбы с парижскими пешеходными указателями

Иван Бурмистров

«У советских французских собственная гордость»

Примечание для тех, кто не учил в школе Маяковского: в заголовке обыграны строки «У советских собственная гордость: На буржуев смотрим свысока» из стихотворения «Бродвей» (1925).

Будучи, как и Россия, «страной со своим особым путём», Франция иногда легко игнорирует «все эти англо-американские заморочки» вроде эргономики, исследований человеко-компьютерного взаимодействия и юзабилити-инженерии, что естественным образом накладывает глубокий мизантропический отпечаток на некоторые высокотехнологичные товары и структуры повседневности. Однако только оказавшись в Париже, начинаешь в достаточной

мере осознавать, насколько всё запущено.

«Удивительное» начинается уже с первых шагов по парижскому аэропорту Шарль де Голль с его совершенно уникальными пешеходными указателями. Во всём мире существует общепринятая система указания направлений, состоящая из восьми стрелок и имеющая достаточно устоявшуюся трактовку смысла каждой из стрелок, отражённую в огромном количестве стандартов и руководств (рис. 1).



Рис. 1. Общепринятая трактовка направляющих стрелок [1]

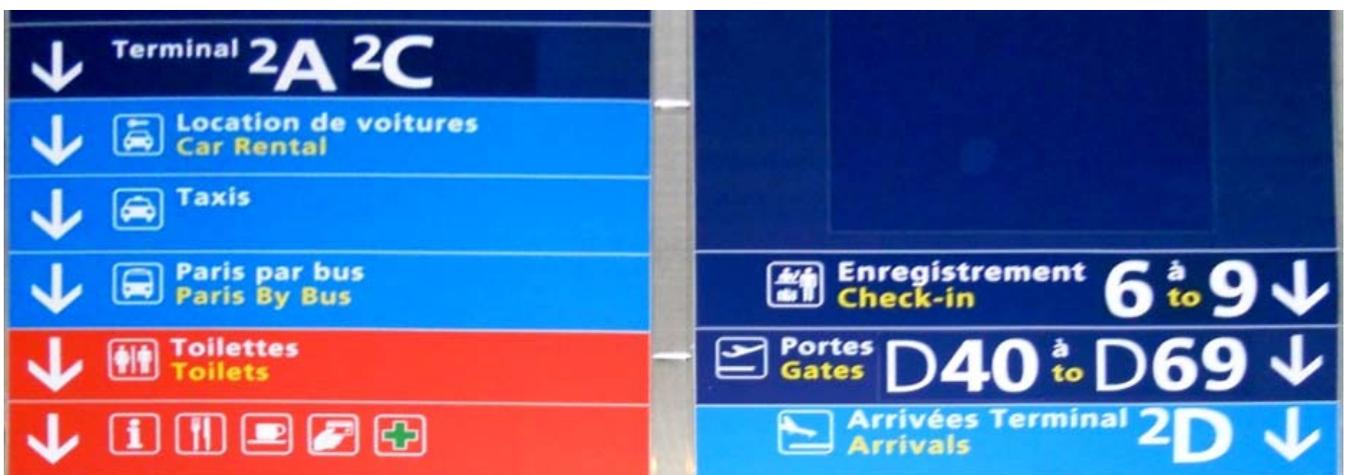


Рис. 2. Стрелки вниз заставляют пассажира постоянно приглядываться в поисках каких-то проходов на уровень ниже, хотя на самом деле эти стрелки означают «иди прямо»

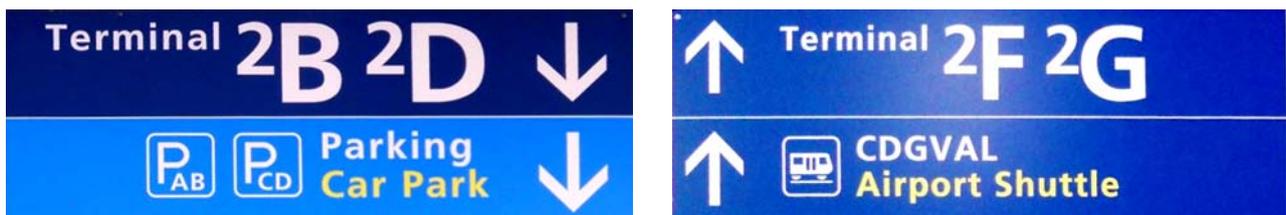


Рис. 3. Для указания направления в терминалы 2B и 2D используется стрелка вниз, для терминалов 2F и 2G – стрелка вверх. Между тем, все четыре терминала находятся на том же уровне, что и оба этих указателя



Рис. 4. Указатель побуждает пассажира искать путь наверх, хотя в действительности доступ (к железнодорожным линиям А и В) осуществляется с этого уровня по эскалатору вниз (правое фото)



Рис. 5. «Вниз по лестнице, ведущей вверх»: рисуем какие угодно стрелочки, кроме тех, которые положены в данном случае

Во всём мире, но не в Париже. В частности, для указания направления «иди прямо» во всех странах используется стрелка вверх. Парижский же аэропорт начинает сходу «лохматить пассажиру подкорку», систематически используя для этого стрелку вниз. При этом, хотя стрелка вниз totally доминирует (рис. 2), иногда «для разнообразия» используется и стрелка вверх (рис. 3).

Вообще, нужно сразу сказать, что французские дизайнеры более-менее разобрались только со стрелками влево-вправо, и то далеко не до конца. Все остальные стрелки они используют самым «сюрреалистическим» образом. Это относится как к аэропорту, так и к железной дороге и метро, которые в Париже, кстати, тесно интегрированы (рис. 4, рис. 5, рис. 6).

Больше всего понравился подземный переход недалеко от Триумфальной арки: пешехода, желающего попасть на линию метро 1, сначала ведут на-



Рис. 6. «Повторяем для непонятливых: проход на линию 1 налево и вниз!»: замечательное напутствие перед подъёмом вверх и поворотом направо



Рис. 7. «Переход «Западня для робота» (заодно инверсия цветов: слева пишем номер линии чёрным по жёлтому, справа – жёлтым по чёрному)

право, но, пройдя в эту сторону 20 метров, он обнаруживает указатель в противоположном направлении (рис. 7).

Если бы в этом переходе, не ровён час, оказался робот, он бы никогда из него не выбрался: так и ходил бы от одного указателя до другого, пока не сядут аккумуляторы. К счастью, пройдя направо, налево и снова направо, я сообразил, в чём тут дело, поскольку ранее слышал английское объявление в вагоне метро: утром по воскресеньям линия 1 временно не работает, и вместо неё пускают автобусы. Вот указатель налево и ведёт на эту автобусную остановку.

Схема метро (и заодно железной дороги и трамвайных линий), размещённая в вагонах парижского метро, заставила вспомнить эпопею с размещением соответствующей схемы в московской подземке. В новых московских вагонах «почему-то» не оказалось поверхности достаточной площади, куда можно было бы наклеить схему, и её сначала разместили на «карнизе» с подгибом 90°, но потом всё-таки догадались наклеить на вагонное окно. А парижские метрополитеновцы, в чьих вагонах тоже нет поверхности нужного размера, решили особо не заморачиваться и просто «спрессовали» схему до размера имеющейся в наличии площади (рис. 8).



Рис. 8. «Месье, голову уберите, пожалуйста»: схема расположена точно над одним из сидений на уровне головы пассажира. Впрочем, невооружённым глазом там всё равно рассмотреть ничего не получится



Рис. 9. «Гендерное равноправие» до добра не доведёт: вместо того, чтобы, как положено, нарисовать три мужских фигурки на пиктограмме лифта (рис. 10), дизайнер добился «неожиданного» результата (впрочем, возможно, égalité полов здесь ни при чём, а свою роль сыграла обычная лень)

«Своеобычность» французского дизайна указателей, естественно, не ограничивается транспортом. Она повсюду. Пиктограммы для обозначения туалетов и лифтов в «Парижском дворце съездов» (Palais des Congrès de Paris) весьма схожи. Возможно, это не создаёт слишком большой проблемы при столкновении с объектом нос к носу, но если посетитель пытается ориентироваться по плану этажа, то это сходство, как показала практика, действительно приводит к «конфузии» (рис. 9).



Рис. 10. «А ведь могут, когда захотят»: правильная пиктограмма лифта в каком-то универмаге на Елисейских полях

Заодно посетителей туалета обоего пола чётко направляют в мужское отделение (рис. 11).

Не оставили равнодушным кнопки вызова лифта на нашем 7-м этаже гостиницы: можно было заключить,



Рис. 11. Там же, в «Парижском дворце съездов» (пришлось нарисовать две мужских пиктограммы, чтобы хоть как-то снизить поступление женщин в мужской туалет)

что лифт ходит либо вверх, либо только на 6-й этаж (рис. 12). Естественно, не поленился спуститься на 6-й этаж, чтобы посмотреть, какие кнопки там. Оказалось, «нормальные» (кстати, 6-й этаж ничем не особенный: там такие же номера, что и на 7-м).

В общем, коллеги, если вы окажетесь в Париже, то точно не соскучитесь: тамошний дизайн будет ворошить ваши извилины на каждом шагу. Мой практический совет: не надо беситься, а лучше постарайтесь «вжиться» в образ местного дизайнера, проникнуться его образом мыслей и начать относиться к реальности столь же беззаботно, как и он.

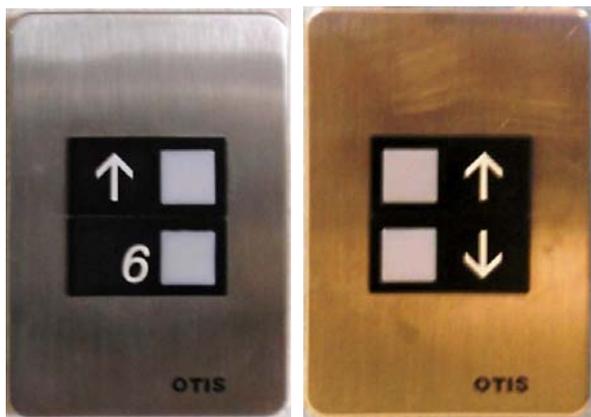


Рис. 12. Иллюстрация к пока не изданной книге «Дизайнеры шутят»

Вкратце о том, как надо делать указатели

Смысл стрелок разъясняется на рис. 13. Обращаем внимание, что в примерах на рис. 13 указатель расположен непосредственно в точке принятия решения. Недопустимо использовать косые стрелки вверх в ситуациях, когда пешеходу нужно пройти некоторое расстояние вперед и затем сделать поворот (рис. 14).

Стрелки влево, две косые стрелки с левым уклоном, а также стрелки вверх-вниз должны размещаться по левому краю указателя (иногда допускается размещение стрелок вверх-вниз и по правому краю). Стрелки вправо и две косые стрелки с пра-

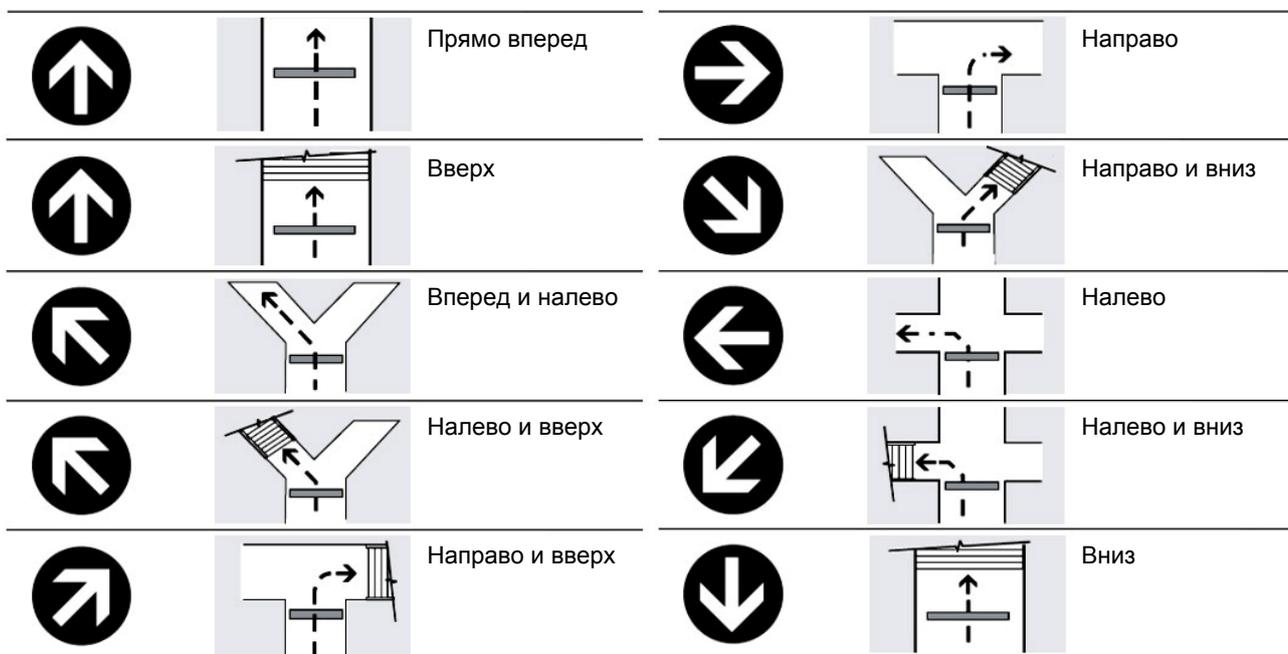


Рис. 13. Примеры использования направляющих стрелок: серым прямоугольником обозначен сам указатель [1]

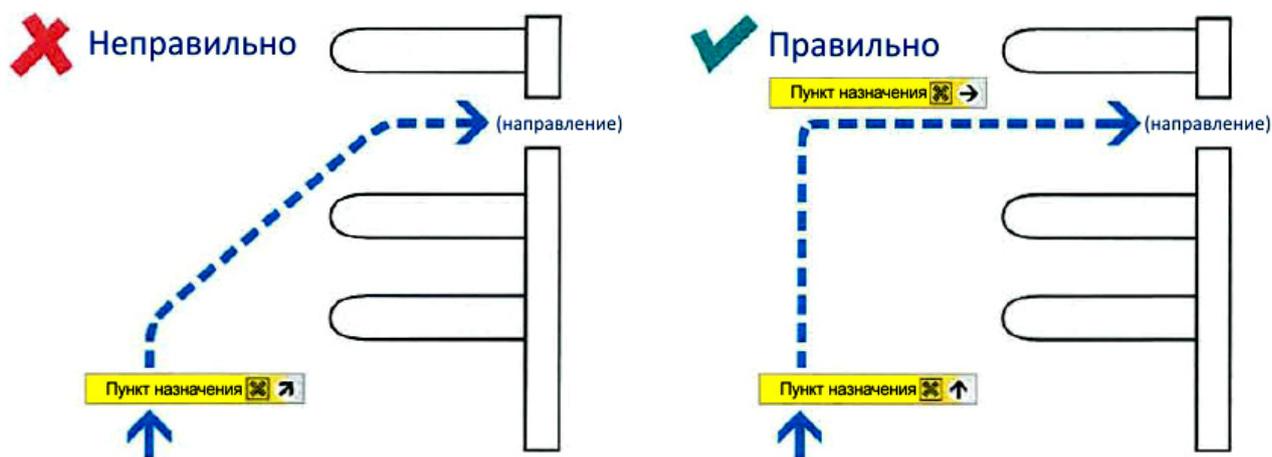


Рис. 14. В этой ситуации вместо одного указателя с косой стрелкой следует использовать два указателя [2]

вым уклоном должны размещаться по правому краю указателя (рис. 15).

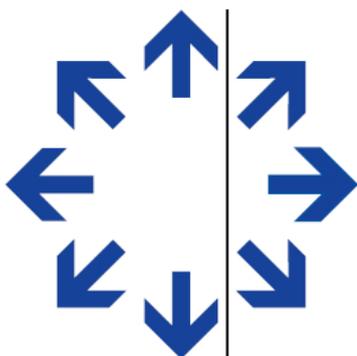


Рис. 15. На указателях пять стрелок размещаются слева, три справа [3]

Вслед за стрелкой идёт пиктограмма (если есть), затем текст. Пиктограммы и текст выравниваются влево или вправо согласно положению стрелки. Стрелки никогда не должны «втыкаться» в пиктограмму или текст. Примеры правильных указателей приведены на рис. 16.

Более подробную информацию по дизайну указателей можно найти в прилагаемом списке литературы.

Литература

1. Boston Logan international airport: Signage standards and guidelines. Vol. 1: Terminals. – Boston:

Massachusetts Port Authority, 2005.
URL: <http://www.massport.com/doing-business/Pages/CapitProgSignage.aspx>

2. Signing and wayfinding airport standards manual (4th Ed.). – New York: The Port Authority of New York & New Jersey Aviation Department, 2008. – 138 p.
URL: [http://www.panynj.gov/business-opportunities/tcap/pdf/7.5-References/7.5.2-aviation/7.5.2-03-airport-stds-signage.pdf](http://www.panynj.gov/business-opportunities/tcap/pdf/7.5-References/7.5.2-aviation/7.5.2-03-airport-stds-signing.pdf)

3. London overground signs standard, Issue 3. – London: Transport for London, 2009. – 66 p.
URL: <http://www.tfl.gov.uk/corporate/media/12523.aspx>

4. Wayfinding and signing guidelines for airport terminals and landside. Airport Cooperative Research Program (ACRP), Report 52. – Washington: National Academy of Sciences, 2011. – 255 p.
URL: <http://www.trb.org/Main/Blurbs/165910.aspx>

5. Phoenix Sky Harbor international airport. Sign standards & guidelines: Terminals 2, 3, 4, curbside, roadways, parking garages. – Tempe: Wilbur Smith Associates, 2006. – 99 p. URL: <http://skyharbor.com/about/SignageStandardsManual.html>

6. Sign Standards Manual. – Dallas: Dallas Area Rapid Transit (DART), 1994. URL: <http://mel.dart.org/manuals/Sign%20Standard%20Manuals.pdf>

7. Mijksenaar P. Wayfinding at Schiphol: on the how and why of signage at Amsterdam airport Schiphol. – Amsterdam: Mijksenaar, 2012. – 53 p.
URL: <http://www.mijksenaar.com/shop/>

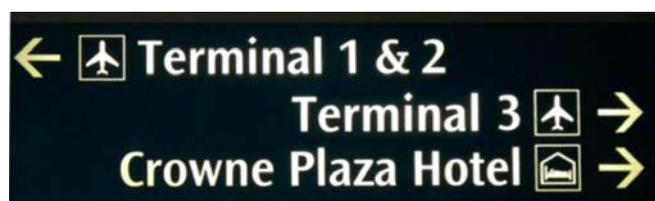


Рис.16. Образцы для подражания