

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Гуманитарный институт

Кафедра искусствоведения

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ В.И. Жуковский

« _____ » _____ 2011 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

031501 Искусствоведение

Художественные и технические идеалы: сходства и различия

Выпускник	_____	А.А. Перелович
Научный руководитель	_____	М.В. Тарасова
Нормоконтролер	_____	Н.А. Бахова

Красноярск 2011

РЕФЕРАТ

Дипломная работа по теме «Художественные и технические идеалы: сходства и различия» содержит 90 страниц текстового документа, 9 приложений.

КУЛЬТУРА, ИДЕАЛ, ИДЕАЛООБРАЗОВАНИЕ, ПРОИЗВЕДЕНИЕ ИЗОБРАЗИТЕЛЬНОГО ИСКУССТВА, ПРОИЗВЕДЕНИЕ ТЕХНИКИ, ИДЕАЛ ИСКУССТВА, ИДЕАЛ ТЕХНИКИ.

Объект исследования – произведения художественной и технической культуры.

Цель – исследование идеалообразующих возможностей произведений художественной и технической культуры.

Для достижения цели, поставленной в работе, необходимо решить следующие задачи:

- исследовать сущность произведения изобразительного искусства;
- изучить сущность произведения техники;
- раскрыть идеалообразующие основы культуры;
- выявить особенности произведения изобразительного искусства и произведения техники в качестве идеалов культуры;
- определить роль идеала искусства и идеала техники в системе культуры;
- выявить и проанализировать репрезентанты для идеала художественной и технической культуры.

В результате определен идеалообразующий потенциал произведения изобразительного искусства и произведения техники, определено место идеалов искусства и идеалов техники в системе культуры.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
1 Идеалообразующий потенциал произведения изобразительного искусства и произведения техники.....	11
1.1 Сущность произведения изобразительного искусства.....	11
1.2 Сущность произведения техники.....	21
1.3 Производство изобразительного искусства и производство техники в качестве идеалов культуры.....	33
2 Идеал художественной и технической культуры в единстве «искусности», «искусственности» и «искуса».....	48
2.1 «Искусность» идеала изобразительного искусства и идеала техники на материальном статусе.....	48
2.2 «Искусственность» идеала изобразительного искусства и идеала техники.....	59
2.3 «Искус» идеала искусства и идеала техники.....	71
Заключение.....	81
Список использованных источников.....	86
Приложение А Фотография произведения техники «Безопасный велосипед» Дж. Старли.....	91
Приложение Б Фотография произведения изобразительного искусства «Велосипедное колесо» М. Дюшана.....	92
Приложение В Изображение идеалов искусства и техники 1.....	93
Приложение Г Фотография произведения техники Mercedes-Benz C 111.....	94
Приложение Д Репродукция произведения изобразительного искусства «Mercedes-Benz C 111 Trial Car» Э. Уорхола.....	95
Приложение Е Изображение идеалов искусства и техники 2.....	96
Приложение Ж Фотография произведения техники «Понте-де-Дона-Мария-Пиа» Г. Эйфеля.....	97
Приложение И Фотография произведения искусства «Эйфелева башня» Г. Эйфеля.....	98
Приложение К Изображение идеалов искусства и техники 3.....	99

Глава 2 Идеал художественной и технической культуры в единстве «искусности», «искусственности» и «искуса»

В предыдущей главе была рассмотрена теоретическая основа идеала искусства и техники. На базе теоретического исследования первой главы необходимо рассмотреть, как работает данная теория на практике. Целью данной главы дипломного исследования является рассмотрение идеала искусства и идеала техники с опорой на конкретные примеры. А именно, рассмотрение того, каким образом идеалы искусства и техники раскрываются в своих «искусности», «искусственности» и «искусе». Эти аспекты согласуются со схемой становления идеала. На этапе производства эталон является «искусно» выполненной вещью, далее в аспекте «искусственности» раскрывается схема действия с образцом, «искус» раскрывает тот процесс, когда полученные знания об объекте экстраполируются на более широкую предметную область.

Для анализа в данной главе были выбраны такие идеалы искусства и техники, которые находятся в переходном состоянии: произведения техники настолько совершенны, что близки по своим внешним качествам к художественным, а произведения искусства используют элементы технических произведений в качестве художественного материала. Через анализ таких произведений возможно рассмотреть соотношение технического и художественного компонентов культуры.

2.1 «Искусность» идеала изобразительного искусства и идеала техники на материальном статусе

В первой главе данной дипломной работы было проведено сравнение произведения изобразительного искусства и произведения техники в качестве идеалов культуры. Целью данного параграфа является проведение сравнительного анализа идеала искусства и идеала техники в процессе их

создания, опираясь на конкретные примеры. Необходимо рассмотреть, в чем заключается искусность обоих произведений, и выделить технический аспект в произведении искусства.

В качестве примера для произведения изобразительного искусства было выбрано произведение Марселя Дюшана «Велосипедное колесо», 1913 года (приложение Б). Примером произведения техники выступает «Безопасный велосипед», патент на данную модель получил Джон Кэмп Старли в 1886 году (приложение А).

Исходя из того, что и произведения изобразительного искусства, и произведения техники изначально являются реально существующими габаритными вещами, сделанными, про-изведенными кем-либо, становится возможным проведение данного сравнительного анализа.

В процессе про-изводства участвуют как минимум две стороны. Как было выделено в первой главе, для произведения изобразительного искусства такими сторонами являются художник и художественный материал, и для произведения техники это инженер и материал. Данный параграф направлен на то, чтобы на конкретном примере проследить, в чем состоит различие между художником и инженером, как проявляется искусность художника в качестве творца произведения искусства и искусность инженера как создателя произведения техники, какие цели стоят перед тем и другим, на что направлено произведение в той и иной сфере, как работает материал для раскрытия тех или иных задач.

2.1.1 Производство техники «Безопасный велосипед» Дж. Старли

Само понятие «велосипед» происходит от латинских слов «velox» — быстрый и «pedes» — ноги. Словари характеризуют данное слово как аппарат для езды, самокат на двух или трех колесах, приводимых в движение ногами сидящего на нем через педальный механизм [60].

Как было выяснено в первой главе, произведения техники призваны служить человеку, преумножать его возможности. Произведения техники дают человеку возможность увеличить свою силу, затрачивать гораздо меньшее количество времени на совершение того или иного действия.

Из этимологии слова «велосипед» выделилось следующее понятие – «быстрые ноги». Это понятие раскрывает суть рассматриваемого произведения техники. Велосипед позволяет человеку передвигаться, преодолевать расстояние за меньший промежуток времени и затрачивать при этом меньше сил, нежели при ходьбе. Таким образом, можно сделать вывод, что человек, создав данное произведение техники стремится преобладать над природой – в какой-то мере опережать время и увеличивать свои силовые возможности, ведь передвигаясь на велосипеде человек не тратит столько сил и времени как при ходьбе.

Изобретение Джоном Старли конструкции велосипеда, получившей название «безопасного» является важнейшим событием в велосипедном производстве. До этого велосипеды имели разные по величине колеса. Переднее колесо во много раз превосходило по размерам заднее колесо. Педали и седло располагались на переднем колесе, что приводило к частым падениям наездника и делало такую модель велосипеда неудобной и опасной. Старли предложил конструкцию с равновеликими колесами. Велосипед имел привод на заднее колесо и приводился в движение педалями при помощи цепи. Благодаря таким нововведениям велосипед становится удобным и безопасным в использовании. В 1886 году Джон Старли патентует свое изобретение, а к 1890 году данная конструкция велосипеда становится общепринятой и применяется в производстве до настоящего времени. Производством данной модели занималась фирма «Rover» [18].

Итак, рассмотрим конкретное произведение, представляющее модель безопасного велосипеда Дж. Старли. Велосипед был отмечен на лондонской выставке Стенли-шоу (Stanley Show) в 1885 году [18]. Необходимо рассмотреть все составляющие элементы данного произведения. *Металлическая рама*

черного цвета, этот элемент можно назвать осью или каркасом, остовом данного произведения. Именно к раме присоединяются все остальные элементы произведения. Рама выступает как *связующий элемент*. Этот связующий элемент является самым крепким. Рама изготовлена из металла, трубы рамы являются наибольшими по толщине. К раме прикреплены *переднее и заднее колесо* с вилкой. Колеса – это те элементы, за счет которых вся конструкция имеет возможность передвигаться. Колеса, в свою очередь, состоят из *обода со спицами*. С помощью спиц обод колеса крепится к раме. Обод и спицы, также как и рама, выполнены из металла. Этим элементам присущи качества прочности, крепости. Обод колеса обтянут *резиновой покрышкой*. Этот материал выполняет функцию сцепления с дорогой. Над задним колесом расположено седло с пружинами. Пружины служат для удобства седока. Напротив сиденья к переднему колесу прикреплен *металлический руль*. Руль соединяется с передним колесом при помощи вилки. Руль – это тот элемент, с помощью которого человек задает направление, управляет велосипедом. *Вилка*, в свою очередь, передает сигнал от руля переднему колесу. Таким образом, руль и вилка – это *управляющие элементы* конструкции. Между передним и задним колесами, к раме прикреплена *шестеренка*, так называемая «звездочка». В центре заднего колеса также находится *шестеренка*, но гораздо *меньшего размера*. Обе шестеренки соединяются металлической *цепью*. К большей шестеренке прикреплены *педали*. Педали – это, преимущественно, самый главный элемент всей конструкции. Педали приводят в действие цепь, которая, в свою очередь, запускает шестеренки, что и приводит в движение колеса, и велосипед получает возможность передвижения. Таким образом, совокупность шестеренок, цепи и педалей – это группа *движущих элементов*. С их помощью запускается движение всей конструкции.

Таким образом, из рассмотрения составных частей, можно сделать вывод, что велосипед, это сложный механизм, система взаимосвязанных элементов, от совокупности работы которых зависит работоспособность всей конструкции. Велосипед – это своеобразная цепь, где каждый составляющий элемент

является звеном этой цепи, и каждое звено является важным. При отсутствии хоть одного элемента становится невозможна работа всей конструкции.

Теперь, подробнее рассмотрим данное произведение. Диаметр переднего колеса составлял 91 см, заднее, на 15 см меньше. Низкая рама была изготовлена из гнутых трубок. Общий вес велосипеда составлял 20 кг. Целью автора рассматриваемой модели было «правильно разместить седока по отношению к педалям и на надлежащем расстоянии от земли». Старли установил подвижное седло, которое можно было поднять или опустить, сдвигать вперед и назад, и регулирующую ручку руля с загнутыми концами, чтобы велосипедист с максимальной силой нажимал на педали при минимальной затрате сил [18]. Таким образом, Дж. Старли увеличивает контроль человека над велосипедом. Рулем как управляющим элементом можно не только управлять в принципе, но и делать это с максимальной долей продуктивности. Также, Дж. Старли применил цепь со звездочкой на заднем колесе, что, несомненно, повысило эффективность велосипеда как транспортного средства, т.к. от размера звездочки зависела мощность велосипеда. Итак, после рассмотрения технических характеристик становится понятным, почему изобретение данной модели считается поворотным моментом в деле производства велосипедов. По сравнению с предыдущими высокими конструкциями с разновеликими колесами, данный велосипед имеет большие преимущества. За счет равновеликих колес велосипед приобретает устойчивость, низкая рама и регулируемые руль и седло делают эту модель удобной в использовании, увеличивается практическая полезность. Использование заднего привода отразилось на качестве езды велосипеда, как отмечали современники, велосипеды с передним приводом кренились на бок на скользкой дороге. У человека появляется ощущение устойчивости, он может управлять ситуацией, перестает зависеть от состояния дороги и погоды. За счет меньшей высоты велосипед не так сильно подвергался сопротивлению воздуха при езде, что также положительно отразилось на устойчивости.

Таким образом, модель Дж. Старли в разы увеличивает коэффициент практической полезности велосипеда, что является необходимым критерием для транспортного средства. Необходимо отметить, что данная модель велосипеда получила широкое распространение среди среднего слоя населения, так как обладала прикладной полезностью в бытовом плане.

После рассмотрения безопасной модели велосипеда Дж. Старли можно сделать *вывод 2.1.1.* Искусность Джона Старли как создателя произведения техники заключается в том, что он смог придать своему творению максимальную степень практической полезности, удобства, что является важнейшими качествами для произведения техники. Рассматриваемое произведение техники создано в соответствии с целями, которые стоят перед техническим объектом – являться полезным в практическом плане и позволить человеку увеличить свои возможности. Данный велосипед для своего временного отрезка выполняет эти функции. Как транспортное средство он безопасен, удобен в использовании и имеет высокую степень полезности для человека. Мастер использует материал так, чтобы получить от него как можно больше пользы. Как уже было сказано, до изобретения безопасной модели велосипеда были, но их производители не использовали материал во всех его возможностях. Дж. Старли же, в свою очередь, используя, по сути, те же материалы, создает такую конструкцию, которая отвечает критериям транспортного средства: за счет изменения размеров колес велосипед стал безопасным и получил возможность развивать большую скорость, уменьшение высоты снизило влияние сопротивления воздуха; использование регулируемого руля позволило человеку более продуктивно управлять велосипедом; цепной механизм с использованием шестеренки на заднем колесе, т.е. заднего привода увеличило устойчивость и мощность велосипеда; резиновая покрышка дает большее сцепление с дорогой, следовательно, транспортное средство может передвигаться быстрее, снижается риск падения; применение сидения с пружинами делает данное транспортное средство не только максимально продуктивным как средство для передвижения, но и комфортным для человека.

Данная модель велосипеда стала использоваться не как предмет для развлечения, а как транспортное средство, способное принести человеку практическую пользу – экономить время и затрачиваемые силы для преодоления расстояний.

2.1.2 Произведение изобразительного искусства «Велосипедное колесо» Марселя Дюшана

Произведение «Велосипедное колесо», Марселя Дюшана, является произведением изобразительного искусства типа «реди-мейд», что в свою очередь переводится как «готовый объект» [19]. Таким образом, уже из названия произведения становится ясным, что данное творение про-изведено из уже готовых объектов. Предельная вещественность, «вещность» данного произведения изобразительного искусства заявлена уже в названии. Необходимо проследить, как данное произведение переходит от «вещности» к «вещанию».

Итак, необходимо рассмотреть произведение «Велосипедное колесо» в процессе его создания, как отношение художника и художественного материала, рассмотреть, как здесь раскрывается аспект искусности.

Творцом данного произведения является Марсель Дюшан (1887 – 1968г.г.), представитель интеллектуально авангардистского течения «Дадаизм». Произведение представляет собой совокупность предметов – деревянный табурет белого цвета на четырех ножках, к круглому сидению, в его центре, прикреплена велосипедная вилка черного цвета, вилка соединена с хромированным обручем со спицами. Необходимо отметить, что данное произведение обладает качеством мобильности – колесо, прикрепленное к табурету имеет возможность вращаться. Размер данного произведения 126, 5 см в высоту.

Художественным материалом для данного произведения являются вещи, несущие в себе бытовую функциональность. Это деревянный табурет на четырех ножках и часть велосипеда – передняя вилка с колесом.

Как известно из современной теории изобразительного искусства В.И. Жуковского, «художник – это мастер-производитель, способный с помощью своего визуального мышления и технологических навыков умственного и практического действия преобразить художественный материал, наделённый «первичной» чувственностью в нечто «вторично» чувственное» [15, С.7]. На примере произведения «Велосипедное колесо» необходимо рассмотреть, как Марсель Дюшан преобразовал художественный материал, представленный обычными бытовыми вещами в нечто, лишённое своей вещественности, как бытовые вещи перестают быть таковыми и переходят из качества «вещности» в качество «вещания», становятся произведением искусства.

При первом рассмотрении, «Велосипедное колесо» – это соединенные между собой деревянный табурет и передняя часть велосипеда. Но, эти функциональные в бытовом плане вещи перестают быть таковыми после взаимодействия с художником. М. Дюшан преобразует данные предметы, тем самым лишая их своей первоначальной направленности.

Одной из составляющих данного произведения является часть велосипеда. Это передняя вилка с колесом. М. Дюшан использует только часть велосипеда для своего произведения. Уже этим он лишает его своей функциональности. Переднее колесо, в принципе, это та часть велосипеда, которой максимально управляет человек – за счет руля и вилки он сообщает переднему колесу, и, впоследствии всей конструкции направление траектории движения. Велосипед – это механизм, в котором каждая из частей отвечает за работу другой его части: педали приводят в движение цепь, за счет цепи запускаются колеса. То есть передняя вилка с колесом, это уже не велосипед, это только часть его, не взаимодействующая, таким образом, теряется основная функция. Также, колесо лишено покрышки и камеры, используется только обод со спицами. Колесо без покрышки не предназначено для езды. Художник

умышленно убирает все атрибуты практической значимости предметов-составляющих. Тот факт, что колесо прикреплено к табурету, окончательно переводит его в ранг нефункциональных вещей. Колесо, предназначенное для того, чтобы ездить по земле находится в воздухе, оно лишено возможности передвижения, так как зафиксировано на табурете – вилка протыкает сидение. Табурет, предназначенный для того, чтобы на нем сидеть, теряет свое функциональное назначение. На табурете, в центре сидения которого было зафиксировано велосипедное колесо, становится невозможным сидеть.

Таким образом, художник, преобразуя художественный материал, в качестве которого выступали реально бытовые предметы, превращает их не в предметы как таковые, а в *знаки-указатели*. Велосипед не является велосипедом, табурет тоже перестает выполнять свои функции. Предметы, которые по-своему выполняли для человека практическую полезность, перестают являться ими. Человек не может управлять таким велосипедом, это уже не велосипед, он перестает быть транспортным средством – чем и является по своей сути велосипед. Остается только иллюзия движения – колесо может вращаться, но оно уже никогда не сможет двигаться, оно лишено тех элементов, которые позволяют совершать передвижение.

Таким образом, вещи, которые при первом рассмотрении имели самоценную практическую значимость – велосипедное колесо, чтобы ездить, и табурет для того, чтобы на нем сидеть, под воздействием художника, взаимодействуя друг с другом теряют качество самоценности, это уже не велосипед и табурет по отдельности. Табурет и зафиксированная на нем велосипедная вилка преобразуются в аллегоричное фарфоровое блюдо с вилкой для еды. Также, необходимо отметить, что в отличие от последующих интерпретаций произведений «Велосипедное колесо», в авторском произведении 1913 года, Марсель Дюшан использует хромированный велосипедный обруч, что придает этой составляющей части произведения особое качество, достигающееся за счет сияния, вызванного хромированной поверхностью. Это еще больше позволяет растворить грань между

конечностью и бесконечностью предметов. Искушающий блеск позволяет произведению перейти грань между реальным и иллюзорным пространствами.

Таким образом, Марсель Дюшан, при взаимодействии с художественным материалом, представленным бытовыми предметами – велосипеда, предназначенного для езды и табурета, имеющего предназначение – быть предметом мебели, преобразует их в предметы иллюзорно-конечные, лишенные своей функциональной предназначенности. Их конечность, функциональная значимость, полезность становится иллюзией; часть велосипеда – это не целый велосипед, не транспортное средство, колесо без покрышки перестает быть значимым, оно не предназначено для езды. Т.е., первоначально взяв в качестве художественного материала реальный бытовой предмет – табурет и техническое изобретение – велосипед, Марсель Дюшан лишает данный материал качеств «вещности» и наделяет его качествами «вещания». Художник предпринимает по отношению к ним действия, которые делают эти вещи нефункциональными. Велосипед разбирает, это больше не транспортное средство, не механизм взаимосвязанных элементов, человек больше не может управлять им, передвигаться с его помощью (нет тех элементов, за счет которых человек запускает в движение и направляет конструкцию), такое колесо может вращаться, но не более того; колесо освобождает от покрышки, тем самым дает понять, что такое колесо не будет взаимодействовать с дорогой, остается только обод со спицами как знак-указатель того, что это велосипедное колесо. Табурет становится непригодным для сидения, такой предмет уже не будет использован человеком. Произведение, в котором, на первый взгляд, преобладает техническая составляющая, преобразуется в произведение искусства. Благодаря деятельности художника происходит отход от бытовой и технической составляющих. Таким образом, художник указывает на то, что не все вещи предназначены только для того, чтобы служить полезностью для человека. От реальных предметов остаются только их символы, суть же данных вещей кардинально меняется. Взяв за основу бытовые и технические идеалы, М.

Дюшан превращает их в идеалы художественные, в эпоху следования техническим идеалам М. Дюшан заявляет о значимости идеалов художественных. Знак-указатель того, что велосипед это транспортное средство позволяет говорить о том, что «Велосипедное колесо» Марселя Дюшана, несмотря на свою нефункциональность в мире вещей «второй» природы, продолжает выполнять свои функции как транспортное средство. Но данное транспортное средство предназначено не для передвижения конечной человеческой плоти, а для того, чтобы доставить человеческий дух к Абсолюту.

Вывод 2.1. После рассмотрения двух произведений, можно заключить следующее. Аспект искусности присущ и идеалу искусства и идеалу техники. Различие заключается в том, на что направлена эта искусность. Произведение техники преследует цель максимально явить через материал всю возможную полезность произведения, явить не просто мастерски сделанную вещь, но и сделать так, чтобы это приносило практическую пользу. На примере рассматриваемого произведения было выявлено, как инженер использует материал, каких размеров создает детали, как их сочетает для того, чтобы создать транспортное средство, которое бы максимально выполняло свои функции, и при этом было удобным для человека.

Напротив, искусность идеала искусства направлена на отход от вещественности. Усилиями художника предметы перестают носить «вещный» характер. Как было рассмотрено в примере, даже взяв в качестве художественного материала предметы техники, художник, с помощью своих действий переводит их в качество «вещающих» предметов, указывая на то, что не все вещи призваны только приносить пользу для человека, придает им сущность художественных объектов. Предметы перестают быть предметами по сути, они становятся символами, знаками первоначальных предметов.

2.2 «Искусственность» идеала изобразительного искусства и идеала техники

Целью данного параграфа является проведение сравнительного анализа произведения изобразительного искусства и произведения техники в аспекте их искусственности.

Сравнение произведения изобразительного искусства и произведения техники основано на том, что и то, и другое представляет собой некую вещь, которая была создана при взаимодействии двух сторон: художника и художественного материала в первом случае, и инженера и материала во втором случае. После создания произведение-вещь продолжает самостоятельное развитие. «Искусственность» произведения-вещи, это его «созданность», «сделанность». Произведение-вещь является продуктом «второй» природы, он в чувственно-явленной форме несет в себе процесс производства. Произведение-вещь в его «искусственности» это вещь «искусно» созданная и «искушающая» своей предметной неестественностью [15].

«Искусственности» присуща такая характеристика как «неестественность», в некотором роде «лживость», «притворство», попытка имитировать естественность. Будучи произведенным человеком, произведение-вещь выступает как своеобразный костыль, помощник для человека, восполняющий то, чего у него нет.

Что касается произведения искусства, он «есть вещь нефункциональная, т.е. нечто в сфере продуктов «второй» природы в бытовом отношении лишнее, не способствующее напрямую выживанию плотского человека. Одновременно произведение искусства – вещь архифункциональная, ибо как ни один второприродный продукт способна обеспечить идеальное отношение «ид» каждого человека с «Ид» Абсолюта. Если смысл бытово-функциональных вещей не в них самих, а в их функции, то смысл бытово-не функциональных вещей и в них самих, и в их функции. Произведение есть «вещь-в-себе» как

относительно самостоятельный микромир, и оно в то же время есть «вещь-в-открытости», ибо в качестве предмета «второй» природы обладает функцией.

В качестве примера для произведения изобразительного искусства было выбрано произведение Энди Уорхола – «Mercedes-Benz C 111 Trial Car» (приложение Д), выполненное в 1970 году. Эта картина является представителем целой серии работ, в которой мастер изображает автомобили. Примером произведения техники является автомобиль Mercedes-Benz C 111 (приложение Г), первая версия C111 была представлена на франкфуртском автосалоне в 1969 году.

Таким образом, в качестве сравнения выступают реально существующая габаритная вещь – автомобиль и его живописное воплощение. Можно назвать живописное произведение портретом рассматриваемого произведения техники.

В ходе сравнительного анализа необходимо выяснить, что представляют собой оба произведения и выявить разницу между ними. Необходимо ответить на вопрос, какие цели стоят перед тем и другим произведением, на что они направлены. Как и в предыдущем параграфе, необходимо выяснить, что от произведения техники берет произведение изобразительного искусства, и как это работает.

2.2.1 Производство техники автомобиль Mercedes-Benz C 111

Рассматриваемое произведение техники является автомобилем, марки Mercedes-Benz C 111. Само понятие «автомобиль» имеет греческие и латинские корни - от греч. autos — сам и лат. mobilis — подвижной. Словари трактуют данное слово как самоходное безрельсовое *транспортное средство*, предназначенное для передвижения по поверхности Земли, экипаж, приводимый в движение собственным механическим двигателем. Транспортное средство, в свою очередь, это совокупность средств, предназначенных для перемещения людей, грузов из одного места в другое [60].

Из основных понятий, которые раскрывает слово «автомобиль» – сам и движение, рождается следующее качество – самодвижущийся. Человек на своем пути развития создает такое средство для передвижения, в котором его – человека роль сводится к минимуму. Ему не нужно затрачивать какие-то особые усилия для передвижения. Благодаря умственной деятельности: разработке устройства машин, созданию двигателя, человек становится просто управляющим данного транспортного средства.

Обращаясь к рассматриваемому автомобилю, необходимо отметить, что это не просто транспортное средство, предназначенное для передвижения человека из одного пункта в другой. Данный автомобиль относится к категории спортивных автомобилей. Для спортивных автомобилей главным критерием является то, какую скорость может развивать механизм, следовательно, создатели предпринимают все возможные действия для того, чтобы увеличить скоростные возможности. Для своего временного отрезка, данный автомобиль является достойной иллюстрацией того, как воплотились в транспортное средство человеческие амбиции и стремление опередить время.

Итак, автомобиль Mercedes-Benz C 111 впервые был представлен зрителю на франкфуртском автосалоне в 1969 году. Серия C111 стала экспериментальной линией для «обкатки» инновационных технологий того времени, дизельных двигателей, двигателей, расположенных перед задней осью автомобиля, и даже таких атрибутов комфорта, как систем кондиционирования воздуха. Корпус всех моделей C111 изготавливался из углепластика, а благодаря сбалансированной аэродинамике C111 удалось установить огромное количество рекордов скорости [20].

Рассмотрим технические характеристики данного автомобиля. Габариты Mercedes-Benz C 111 - длина, ширина и высота, соответственно, равняется 4440 x 1800 x 1120см. Максимальная мощность – 350 лошадиных сил. Максимальная скорость, которую развивает автомобиль – 300 км\час, 100 километровый рубеж преодолевается за 4,8 секунды. Объем двигателя – 2400 см.куб. Масса автомобиля составляет 1100 кг. Кузов автомобиля типа

купе - тип закрытого кузова легкового автомобиля [20]. Отличается двумя дверьми, одним или двумя рядами сидений и структурно отдельным багажником, без подъёмной двери в задней стенке. Изначальный вариант кузова «купе» имел один ряд сидений и был двухместным.

Таким образом, все технические характеристики автомобиля указывают на то, что данное транспортное средство создано для того, чтобы демонстрировать скоростные характеристики – для своего времени оно обладает достаточно мощным двигателем, для автомобиля оно не очень тяжелое по весу, и благодаря особенностям разработки имеет возможность быстро развивать скорость. Даже тот факт, что дверь багажника нефункциональна – она не открывается, указывает на то, что автомобиль предназначен не для рядового потребителя. Это не просто автомобиль для передвижения, эта модель демонстрирует мастерство создателя, предназначена для соревнований – чествования человеческого превосходства.

Внешне автомобиль представляет собой конструкцию из углепластика, 4400 см в длину и 1800 см в ширину, обтекаемой формы и небольшой высоты – 1120 см. [20]. Обтекаемые формы и небольшая высота делают конструкцию более маневренной, снижается сопротивление в пространстве при езде. Материал, из которого изготовлен кузов заметно облегчает вес всей конструкции, что увеличивает скоростные возможности автомобиля. Переднее стекло, именуемое лобовым, сильно наклонено назад, что также работает на уменьшение трения с воздухом. Двери открываются не в стороны, как у привычного автомобиля, а вверх, такая конструкция дверей носит название «крыло чайки», такая конструкция дверей позволяет автомобилю экономить место вокруг себя, т.е. чтобы открыть дверь требуется гораздо меньше пространства, нежели при открывании дверей в привычных моделях. На дверях присутствуют зеркала, для более обширного осмотра при передвижении. Ко всей конструкции кузова прикреплены четыре колеса. «Посадка» автомобиля, т.е. то, на сколько автомобиль возвышается над дорожной поверхностью, достаточно невелика, что так же работает на то, чтобы сопротивление воздуха

было минимальным. На капоте присутствует логотип компании – производителя. Фары в данном автомобиле имеют подъемный механизм, т.е. они не всегда открыты. Этот механизм расположен на капоте. Через лобовое стекло можно наблюдать салон автомобиля – это два сиденья и руль, расположенный с левой стороны, с помощью которого человеком осуществляется управление автомобилем. Внешнее оформление спортивных машин не играет особой роли, поэтому внешний вид может варьироваться.

С помощью преимуществ, которые дают такие технические характеристики, модель автомобиля Mercedes-Benz C 111, для своего времени, становится ярким представителем спорткаров, быстрым и легким, предназначенным особого вида передвижения, для участия в гонках. Таким образом, можно сказать, что человек шагнул на новую ступень в производстве технических произведений. Теперь транспортное средство создается не столько для передвижения, преодоления расстояний в бытовых целях, сколько для демонстрации человеческих достижений. Ведь по сути спортивное соревнование – это чествование человеческих достижений. Модель рассматриваемого автомобиля является также демонстрацией достижений человека в технической сфере. Все конструктивные особенности автомобиля направлены на то, чтобы развивать высокие скорости за малое количество времени. Естественно, что для рядового потребителя не являются приоритетом только скоростные характеристики автомобиля. Этот автомобиль являет новую ступень человеческих потребностей. Не просто комфортное средство передвижения, это уже демонстрация его достижений, его превосходства.

Таким образом, искусственность рассматриваемого идеала техники заключается в том, что создается такое транспортное средство, которое обусловлено не только возможностью передвижения, но ко всему этому добавляется возможность для человека развивать огромную скорость, преодолевать расстояние за гораздо меньшее количество времени. Благодаря данному идеалу техники создается некая модель сверхчеловека. Во взаимодействии с данным произведением техники человеку дается

возможность развивать большую скорость, человек преодолевает законы природы, возвеличивает свои возможности.

2.2.2 Производство изобразительного искусства «Mercedes-Benz C 111 Trial Car», Энди Уорхола

Выбранное для анализа произведение изобразительного искусства «Mercedes-Benz C 111 Trial Car» выполнено Энди Уорхолом в 1970 году. Данная картина является одной из целой серии произведений, посвященных автомобилям. Энди Уорхол (1928 – 1987 гг.) – американский художник, является одним из самых известных мастеров «поп-арта». Движение «поп-арта» провозгласило, что ничего не может быть реальнее самих вещей, которым стоит лишь придать свойства произведений искусства. Для этого необходимо лишить окружающие людей вещи их бытовой функциональности. По мнению «отцов-основателей» «поп-арта», каковыми являются Р. Раушенберг и Дж. Джонс, творения «поп-арта» должны представлять собой лишь обличия вещей, визуализировать их внешнюю оболочку, которую невозможно использовать в бытовой практике. Творения «поп-арта» призваны постулировать обращение произведений «поп-арта» к вещественной видимости, при этом настаивая, что в деле визуализации религиозной связи конечного с абсолютным именно художественная видимость вещей единственно значима. Идеологи «поп-арта» не раз повторяли, что значение имеет не вещь в ее бытовом функционировании, а исключительно видимость вещи, понимаемая как явленная сущность [21].

Что касается, рассматриваемого автора, то Энди Уорхол воспроизводил в своих произведениях – вещах получившие широкое распространение предметы общественного потребления с тем, чтобы их видимость сама вещала о своей диктатной сущности. Мастер стал известен благодаря картинам, чувственно явившим внешний облик популярных в США знаменитостей, воспроизводящих видимость Мэрилин Монро, Элвиса Пресли, Джеки Кеннеди и других популярных современников.

Итак, необходимо обратиться к анализу произведения Энди Уорхола «Mercedes-Benz C 111 Trial Car».

Данное произведение выполнено в характерной для Энди Уорхола манере, в технике шелкографии. Техника шелкографии это прямая печать специальными красками на изделие из определенного, с использованием специальной трафаретной формы. В данном случае, изображение выполнено акриловыми красками на холсте. Можно выделить красочную форму прямоугольного формата, приближенного к квадратной форме. Размеры произведения – 70 x 90 см. Данная прямоугольная красочная форма, в свою очередь, разграничена на четыре прямоугольные красочные формы. Такое разделение происходит за счет цветового решения каждой красочной формы. Рассматривать красочные формы следует по круговому принципу – от верхней правой красочной формы, названной «красочная форма 1» к правой верхней красочной форме, названной «красочная форма 2», далее нижняя правая красочная форма, названная «красочная форма 3», и, в завершении нижняя правая красочная форма, названная «красочная форма 4». Такое направление движения при рассмотрении красочных форм было выбрано по принципу цветового решения каждой красочной формы. Такая последовательность соответствует направлению расположения цветов в цветовом спектре. Необходимо отметить, что каждая красочная форма яркого локального цвета. Теперь необходимо рассмотреть каждую красочную форму. «Красочная форма 1» является геометрической прямоугольной краскоформой красного цвета. В границах данной красочной формы красный цвет варьируется от красного светлого до темного красного цвета, приближенного к бордовому. Внутри «красочной формы 1» можно наблюдать негеометрический красочный объем обтекаемой формы, выделенный контуром синего цвета. «Красочная форма 2» также является геометрической прямоугольной краскоформой, но выполненная зеленым цветом. В границах данной красочной формы зеленый цвет варьируется от светло-зеленого до темного зеленого цвета, приближенного к черному. Внутри «красочной формы 2» можно наблюдать негеометрический

красочный объем обтекаемой формы, выделенный контуром голубого цвета. «Красочная форма 3» отличается от предыдущих красочных форм тем, что выполнена голубым цветом. Голубой цвет также варьируется, и в пределах данной краскоформы достигает темного синего цвета, приближенного к черному. Также, внутри «красочной формы 3» наблюдается негеометрический объем обтекаемой формы, выделенный красным контуром. Последняя, «красочная форма 4», по аналогии с остальными прямоугольной геометрической формы, выполнена в синем цвете. В границах данной красочной формы синий цвет изменяет оттенок к более светлому тону, и к голубому цвету только в пределах негеометрического красочного объема обтекаемой формы, выделенного красным контуром. Также, необходимо отметить, что в «краскоформе 3 и 4» в границах негеометрических красочных объемах обтекаемой формы, выделенных контуром, используются цветовые пятна белого цвета.

В целом, рассмотренные характеристики, такие как повторяемость относительно идентичных красочных форм, используемая мастером техника шелкографии, дающая возможность многократного тиражирования, размножения изображения, указывает на некую конвейерность, умножение. Умозрительно можно достраивать красочные формы данного произведения подобно изображению в калейдоскопе, или подобно кадрам киноленты. Таким образом, на материальном статусе можно сказать, что произведение представляет некий процесс, повторяющийся, тиражный.

На индексном статусе данного произведения изобразительного искусства можно выделить четыре персонажа произведения. Позволительно обособить их на четыре отдельных персонажа, по тому принципу, что каждый из них находится в отдельной ячейке, выделенной цветовыми пигментами. В каждой цветовой ячейке представлен персонаж произведения. Соответственно именам, данным ячейкам на материальном статусе, можно назвать персонажей следующим образом: «автомобиль красного цвета», «автомобиль зеленого цвета», «автомобиль голубого» и «автомобиль синего цвета», соответственно.

Каждый из представленных персонажей является интегральным. Так как составлен из нескольких элементов-индексов. «Автомобиль красного цвета» состоит из следующих элементов: это большое окно – лобовое стекло, открытые и поднятые вверх двери, зеркала и фары, присутствующие на автомобиле; также, составным элементом для данного интегрального персонажа является пространство, окружающее персонажа в границах ячейки, а именно, опора, на которой представлен автомобиль, можно именовать эту опору дорогой.

По своей форме персонажи являются однородными, по аналогии с «автомобилем красного цвета» можно описать персонажей «автомобиль зеленого цвета» и «автомобиль голубого цвета». Эти интегральные персонажи составлены из идентичных элементов. Отличие составляет только цветовое решение, что отражено в именовании персонажей. Все персонажи имеют точку опоры, именуемую дорогой.

Отличается от трех рассмотренных персонажей персонаж, названный «автомобиль синего цвета». «Автомобиль синего цвета», почти соответствует остальным персонажам произведения. Также составлен из таких элементов как лобовое стекло, открытые двери, фары, двери, знак-логотип, но отличие заключается в том, что этот персонаж лишен такого составляющего элемента как точка опоры, нет дороги.

На интегральном статусе необходимо сложить воедино рассмотренные на предыдущих статусах наблюдения. Обращаясь к методу «индукция», можно отметить, что все четыре персонажа представлены с поднятыми вверх дверями. Также необходимо отметить тот факт, что у интегральных персонажей «автомобиль красного цвета», «автомобиль зеленого цвета» и «автомобиль голубого цвета» присутствует такой элемент как точка опоры, дорога, а персонаж «автомобиль синего цвета» представлен без элемента дороги.

Представленные наблюдения можно интерпретировать следующим образом. То, что все четыре персонажа представлены с поднятыми вверх дверями указывает на то, что произведение таким образом дает некий призыв

зрителю – двери автомобиля открыты, можно умозрительно войти в это пространство.

Тот факт, что три персонажа произведения имеют такой элемент как дорога, указывает на то, что представлено изображение автомобиля, по аналогии с реальным миром – автомобиль, это средство передвижения, предназначенное для того чтобы передвигаться по дорожному полотну, будучи управляемым человеком. Персонаж «автомобиль синего цвета» не имеет такого элемента. Это выводит данный персонаж на качественно новый уровень. Учитывая этот факт уже нельзя сказать, что представлено изображение автомобиля, который существует в реальном мире. Автомобиль не может передвигаться по воздуху, необходима точка опоры – дорога. Таким образом, персонаж «автомобиль синего цвета» представляет лишь вещественную оболочку вещи, визуализирует внешнюю суть. Остается только знак-указатель на то, что это автомобиль, транспорт. Но, этот транспорт нельзя сравнить с реально существующими прототипами.

Необходимо отметить тот факт, что представленные персонажи, названные «автомобилем», различающиеся цветовым решением представляют только переднюю часть автомобиля. Повторяющиеся формы персонажей представлены почти идентично, этот художественный прием указывает на то, что изображение являет аспекты одного и того же. Таким образом, необходимо синтезировать персонажей. То есть, можно сказать, что представлены не четыре персонажа, а аспекты одного персонажа, отличающиеся цветовым решением. Как уже было отмечено произведение являет только часть конструкции, в реальности именуемой автомобилем. Представлена только передняя, фасадная ее часть, а одно из изображений, один из аспектов, вообще удаляет такой элемент как дорога, который связывал представленное с образом транспортного средства. *Фасад* воспринимается как *лицо* любого объекта, самая представительная его часть.

Таким образом, проводя аналогию с неким лицом, можно заметить, как составные элементы передней части автомобиля, такие как фары, лобовое

стекло, бампер, умозрительно становятся частями *лица*. То есть, можно сказать, что произведение представляет лицо автомобиля, происходит «одушевление» автомобиля, происходит проступание человеческих черт – знаки-фары становятся глазами, знак-бампер становится ртом. Усиливает эффект явления то, что передняя часть заметно светлее, выделена. Светом акцентируется самая значимая часть.

Таким образом, проведя аналогию с лицом, можно говорить о том, что в представленном изображении происходит интеграция человеческого (одушевленного) и технического. Произведение представляет портрет человека-автомобиля, в *обличии* технического устройства проступают черты человеческого *облика*. Человек уподобляется машине, технике, а машина в свою очередь, примеряет маску человека. Одна из художественных идей данного произведения заключается в демонстрации того, как человек, в идольском поклонении техническому идеалу не замечает как сам уподобляется машине. Происходит размывание границ между человеческим и техническим. Это неестественный, искусственный процесс. Человек стремится развивать большую скорость, для этого он вступает во взаимодействие с техническим идеалом – машиной. Но, такое положение вещей неестественно для человека. Человек не может развивать такие скорости. Тот объект, который дает человеку такую возможность становится объектом идолопоклонничества.

Такими художественными приемами художник представляет картину современного мира. Происходит слияния человека и техники. Человек не отделяет себя от использования технических средств. В стремлении стать сверхчеловеком человек превращается в человека-машину. Мастер в своих произведениях представлял кумиров современного общества. Данное произведение представляет результат поклонения современным достижениям в области технического производства – люди перестают отделять себя от техники, которая их окружает, в стремлении превзойти свои возможности, данные им от природы, люди теряют свое человеческое лицо, свою истинную сущность.

Произведение вскрывает этот проблемный пласт современного общества, представляет результат почти идольского поклонения людей перед техническими идеалами. Произведение Энди Уорхола, будучи идеалом искусства, призывает человека обратиться к своей духовной сущности, отойти от материального идеализма. Формат произведения, представляющий одно тиражированное изображение, указывает на то, что вещи, производимые человеком, получают широкое распространение, и интерес к этим вещам заключается только в потребительской выгоде. Произведение обращает в противоположную сторону. Через внешнюю оболочку реально существующей вещи, и символа «транспорт» произведение обращает человека от его персонального эгоцентризма в сторону религиозного, дает возможность воссоединения каждого конечного «ид» с «Ид» Абсолюта.

Вывод 2.2 Таким образом, после рассмотрения произведения техники и произведения изобразительного искусства, можно ответить на вопрос, поставленный в начале данного параграфа: на что направлена «искусственность» идеала техники и идеала искусства. «Искусственность» произведения техники заключается в его техническом совершенстве, его созданности в соответствии с целями достижения определенных результатов, например, таких как очень высокая скорость. Идеал техники представляет картину мира, в которой человек, соединяясь производением техники становится неким сверхчеловеком, многократно увеличивает данные ему природой возможности. Искусственные, сверхчеловеческие возможности придает человеку произведение техники. Идеал искусственного создания мира технического совершенствования конструируется произведениями техники.

Произведение изобразительного искусства в своей «искусственности», будучи произведением-вещью, стремится выйти из состояния «вещи-в-себе» в «вещь-в-открытости». Произведение являет картину мира, в которой человек и техника соединяются, человек теряет свой облик в стремлении пользоваться благами технического производства. Человек уподобляется технике, а техника примеряет маску человека. Произведение изобразительного искусства,

оборачивает человека к другому идеалу, задает обратный вектор движения. Оно призывает обратиться к духовной составляющей человека.

Разница между идеалом искусства и идеалом техники заключается в том, что произведение изобразительного искусства ставит цель стать проводником между бесконечным и конечным, а произведение техники направлено на получение какого-либо определенного практически-полезного результата либо личностного эгоцентрического удовлетворения.

2.3 «Искус» идеала искусства и идеала техники

Целью данного параграфа является проведение сравнительного анализа идеала искусства и идеала техники в аспекте «искуса».

В процессе своего становления произведение проходит несколько этапов. Первым этапом является процесс создания является взаимодействие двух сторон, «родителей» произведения: художника и художественного материала или инженера и материала. Вторым этапом становления является появление произведения-вещи, продукта «второй» природы. Но, на данном этапе произведение-вещь – это «вещь-в-себе», нечто, пока еще нефункционирующее. «Искус» произведения-вещи заключается в том, чтобы из вещи «второй» природы, являющейся по сути нефункциональной, перейти на качественно новый уровень[15]. «Искус» перехода от качества «вещи-в-себе» к качеству «вещи-в-открытости». Для того чтобы случился переход от «вещи-в-себе» к «вещи-в-открытости», необходима вторая сторона, которая даст импульс, позволит раскрыть скрытые в произведении потенциальные функции. В игровое отношение-диалог должен вступить зритель. «Искус» произведения-вещи заключается в его стремлении выйти из небытия в бытие, этим обуславливается соблазнительные призывы произведения-вещи к игровому общению-диалогу со зрителем. Произведение-вещь обладает «искусом» перехода от «вещности» к «вещанию», желание выступить в качестве моста,

связующего звена между «ид» человека, вступившего в игровое отношение-диалог, с «Ид» Абсолюта.

Для проведения сравнительного анализа было выбрано два произведения одного мастера – Александра Гюстава Эйфеля. В качестве произведения искусства выступает Эйфелева башня (1887 – 1889 г.) (приложение И), Париж, Франция. В качестве произведения техники выступает железнодорожный мост Понте-де-Дона-Мария-Пиа (1877 г.) (приложение Ж), Порту, Португалия.

Необходимо отметить тот факт, что Эйфель специализировался на строительстве мостом. На примере выбранных произведений необходимо рассмотреть как каждое из них может раскрыть себя в качестве моста.

По результатам анализа необходимо проследить, как оба предложенных произведения раскрываются при взаимодействии с человеком, и каково качество этого взаимодействия, на что направлены функции того и другого произведения, как проявляет себя идеал искусства и идеал техники в процессе диалога с человеком.

2.3.1 Произведение техники железнодорожный мост Понте-де-Дона-Мария-Пиа Гюстава Эйфеля

Александр Гюстав Эйфель (1832 – 1923 гг.) – французский инженер-строитель. Обучался в Центральной школе искусств и ремесел в Париже, специализировался на строительстве из металла с использованием каркасных конструкций.

Мост Понте-де-Дона-Мария-Пиа сооружен по проекту Гюстава Эйфеля в 1877 году в г.Порто, Португалия. Однопролетная арочная конструкция из металла соединяет два берега реки Дуэро. Проект данного моста стал победителем в конкурсе. Мост должен был сократить путь между городами Порту и Вила-Нова-ди-Гая. Сложность проекта заключалась в том, что природные условия не позволяли применить традиционное решение. Река Дуэро в этом месте имеет сильное и меняющееся течение. Из-за мягкого,

сильно размывающегося грунта было невозможно вбить в дно реки сваи. Эйфель предложил уникальное для того времени решение – установить один пролет длиной 160 м. Для этого по обоим берегам реки Дуэро были установлены высокие пилоны, без сооружения подмостей и натянут стальной трос между ними, который держит двухшарнирную параболическую арку, которая касается земли лишь в двух точках опоры. Высота моста составляет 60 метров над рекой. Для строительства данного моста потребовалось 640 т стали. Длина самой железнодорожной поверхности моста составляет 350 м [22].

Итак, внешне данное сооружение представляет однопролетную арочную конструкцию, перекинутую через поверхность реки. К сетчатой стальной арке сверху, параллельно поверхности реки примыкает ровное железнодорожное полотно. Железнодорожный путь соединяется с арочной конструкцией при помощи двух вспомогательных стальных устоев по обеим сторонам.

Таким образом, скрытая потенция, заложенная в техническое произведение-вещь его создателями – инженером и материалом, получает реализацию – мост является связующим звеном между двумя берегами реки. Из качества «вещи-в-себе» рассматриваемое произведение техники переходит в качество «вещи-в-открытости», из вещи нефункциональной становится функциональной при взаимодействии с человеком, а конкретно – пассажирами, передвигающимися по данному железнодорожному мосту. Но, необходимо отметить, что характер функциональности данного произведения техники сосредоточен в утилитарно-бытовой области. Будучи мостом, это произведение техники способно только на переправление человека с одного берега реки на другой. Человек в данном случае выступает как потребитель, а не зритель.

Искус данного идеала техники заключается в том, он искушает человека преодолеть преграду, образованную самой природой, а именно получить возможность соединить два берега, разделенных рекой. Человек с помощью данного идеала техники изменяет заданные природой законы. Мост располагается очень высоко над поверхностью реки и соединяет достаточно

большое расстояние. Таким образом преодолеваются естественные природные преграды.

Таким образом, идеалы техники искушают человека подчинить устройство природы, мироздания в соответствии со своими желаниям, и практическими удобствами.

2.3.2 Производство искусства Эйфелева башня Гюстава Эйфеля

Произведение искусства Эйфелева башня относится к такому направлению архитектуры второй половины XIX века как конструктивизм. Конструктивизм характеризуется в основном инженерной архитектурой, используются новые материалы и технические решения. Данное направление опирается на традиции готики, такие как явленность остова и конструкции, отсутствие стены как таковой. Для направления конструктивизм также свойственно составление произведений из большого количества повторяющихся конструкций, это некая сложенность одного единого целого из множеств.

Эйфелева башня возведена по проекту Гюстава Эйфеля. Данный проект был выбран среди семисот прочих проектов. Башня построена по случаю проведения всемирной выставки в Париже. Башня в некотором роде представляет собой триумфальный въезд выставки, которая располагалась на Марсовом поле в Париже, на берегу Сены.

Материальный статус данного произведения искусства обусловлен техническими особенностями его создания. Эйфелева башня воплотила в себе весь опыт, накопленный Эйфелем в области устройства фундаментов и возведения опор, в зависимости от свойств грунта и величины ветровой нагрузки. Навыки в этой области Эйфель приобрел при возведении многочисленных мостов, железнодорожных переправ и виадуков.

Итак, первой стадией строительства башни была закладка фундамента. Для закладки фундамента был вырыт котлован на пять метров ниже уровня

Сены. Основу четырех «ног» башни составили бетонные блоки десятиметровой толщины, 16 опор, на которых держится башня (по четыре в каждой из четырех «ног»), были снабжены гидравлическими домкратами, чтобы обеспечить абсолютно точный горизонтальный уровень первой платформы. Это был самый ответственный этап, от которого зависело дальнейшее строительство. На закладку фундамента потребовалось полтора года. Следующий этап строительства – собственно возведение самой металлической конструкции башни, завершился за восемь месяцев.

Башня состоит из двух основных элементов – это основание, очень устойчивое, поставленное на четыре устоя, и сама башня, взмывающая вверх. В конструкции башни, поднимающейся вверх, можно выделить второй этаж, после которого заканчивается зрительное деление, основные элементы завершают схождение, и конструкция становится единым целым [23].

В Эйфелевой башне мастер сложил множество мелких деталей в одну мощную, но визуальную легкую конструкцию. Г. Эйфель во многих своих сооружениях использовал арочные пролеты, которые играют главенствующую роль в конструкции. В данном сооружении огромные арки соединяют устои и создают впечатление, что принимают часть веса на себя. На самом деле, это не так, они не являются несущими, как во многих других сооружениях данного мастера. Арки подвешены к верхней части сооружения, и являются чисто декоративными элементами. Следовательно, можно отметить тот факт, что в данном сооружении, помимо инженерных расчетов, преобладают расчеты эстетические. Арки появляются как декоративное украшение, не несущее конструктивной нагрузки.

Само понятие башня слагается из многократно повторяющихся модулей. Такие конструктивные модули слагают общий индекс, который можно именовать башней. По сути, башня представляет собой три этажа, это три усеченные квадратные пирамиды, составленные одна на другую. Первый ярус находится на высоте 60 м, второй на высоте 140 м, и последний третий ярус располагается на высоте 275 м. Первый этаж представляет собой четыре

опоры, соединенные только поясами горизонтальных балок по сторонам квадрата. В основании нижних опор образовывается квадрат со стороной 125 м. На вершине поперечник составляет всего 16 м. Такая конструкция представляла сложнейшее техническое решение [23].

Также, Г. Эйфель, будучи великим инженером, рассчитал прочность башни под ветровой нагрузкой. Для этого он придал боковым стойкам башни особую кривизну, которая исключает колебания башни даже при сильном ветре. Для сооружения такой высотности, это решение было очень значимым. На период создания высота башни составляла 312,2 м. Для того времени, это была рекордная высота. Сейчас же высота Эйфелевой башни составляет 324 м.

Символика рассматриваемого произведения искусства заключается в следующих характеристиках. В данном сооружении внешнее и внутреннее пространство достигают полного взаимопроникновения. Башня представляет собой сквозную металлическую конструкцию, значительная высота сооружения придает ощущение бесконечного. Устремленная ввысь, Эйфелева башня задает вектор стремительного движения, восходящего порыва. Эти признаки делают башню символом человеческой устремленности, духовного порыва.

Данное сооружение можно сравнить с готическим храмом. Также как и храмы готики, башня представляет собой некую ажурную конструкцию, лишенную гладких стен, являющую устремленный ввысь каркас. Повторяющиеся декоративные арки, подобно вимпергам задают направление восходящего движения, становятся знаками указателями, способными указать человеку путь к духовному восхождению.

Таким образом, рассматриваемое сооружение обладает искусством перехода от архитектурного сооружения, к становлению в качестве некоего моста между человеком и Абсолютом. Вступая в игровое отношение-диалог, Эйфелева башня в качестве «вещи-в-открытости» способна соединить «ид» человека с «Ид» Абсолюта. Посредством визуальных знаков указателей, например, таких как повторяющиеся устремленные вверх арки, сама стреловидная форма башни, конструкция задает вектор движения человеческому духу.

Сложенная из множества повторяющихся модулей, конструкция башни искушает огромное количество человеческих душ объединиться в едином стремительном имманационном порыве, призывает воссоединить дух человека с духом Абсолюта. Являясь триумфальным входом на Марсово поле, Эйфелева башня знаменует триумф воссоединения человека с Абсолютом.

В начале параграфа было сказано, что Г. Эйфель является мастером в строительстве мостов. Функция моста заключается в том, чтобы выступать посредником между двумя разделенными объектами. Данное произведение также можно назвать мостом, но не в привычном понимании этого слова. Эйфелева башня является мостом, устремленным вверх, а не горизонтально расположенным, соединяет не берега реки, а человека с высшими сферами. Такой мост способен выступать посредником не только между двумя конечными объектами, а соединить конечное с бесконечным. Так, в ходе анализа было выделено, что Эйфелева башня способна выступать посредником между человеком и Абсолютом, стать своеобразным мостом, и подобно тому, как мост соединяет два разделенных берега, Эйфелева башня в качестве моста соединяет утраченную человеком религиозную связь.

Итак, было рассмотрено два сооружения одного мастера – Гюстава Эйфеля. При взаимодействии данных сооружений с человеком, каждое из них получает свою реализацию. Искус произведения техники обусловлено тем, чтобы стать вещью полезной в бытовом отношении, раскрыть заложенные при создании потенции. Рассмотренное произведение техники – железнодорожный мост Понте-де-Мария-Пиа выполняет функции соединительного звена между двумя берегами реки, оно воплощает на практике заложенные инженером функции – стать своеобразным проводником. Но, специфика такого проводника заключается в том, что он способен соединить конечного человека с таким же конечным человеком, но, на другом берегу, соединить два берега. Функциональность моста заключена в его практически-бытовой полезности. Мост полностью соответствует этим требованиям. Идеал техники искушает

человека подчинить законы природы своей воле, своим практическим предпочтениям.

Второе рассматриваемое произведение – Эйфелева башня, обладает искусом перехода из мира конечных вещей, в мир бесконечного. Башня выступает своеобразным мостом, несмотря на то, что внешне не имеет ни чего общего с конструкцией мостов. Башня, при общении диалоге с человеком-зрителем становится проводником. Но, в отличие от рассматриваемого моста переходит на качественно новый уровень. За счет своего внешнего вида, вспомогательных знаков-указателей, башня задает векторы движения для человеческой души. Таким образом, данное сооружение может раскрыться, и выступить в качестве моста между конечным человеком и Абсолютом.

Вывод 2.3. Таким образом, можно заключить, что искусом вступить в игровое отношение-диалог обладает и идеал техники, и идеал искусства. Различие заключается в характере реализации произведений. Произведение техники всеми доступными для него средствами, заложенными при создании, стремится реализоваться, раскрыться, как вещь функциональная, полезная в практическом применении, искушает человека превысить свои возможности, подчинить себе природное устройство, управлять. Произведение искусства же стремится к качественно другим целям. Стремление произведения искусства – стать проводником между человеком и Абсолютом. Идеал искусства искушает зрителя вступить в диалог со вселенной, стремиться к бесконечному Абсолюту.

Выводы второй главы.

Целью данной главы было рассмотрение идеала искусства и идеала техники единстве «искусности», «искусственности» и «искуса», опираясь на конкретные примеры идеалов культуры и идеалов техники.

Аспект *искусности* присущ и идеалу искусства, и идеалу техники. Различие заключается в том, на что направлена эта искусность. Произведение техники преследует цель максимально явить через материал всю возможную полезность произведения, явить не просто мастерски сделанную вещь, но и сделать так, чтобы это приносило практическую пользу. На примере

рассматриваемого произведения было выявлено, как инженер использует материал, каких размеров создает детали, как их сочетает для того, чтобы создать транспортное средство, которое бы максимально выполняло свои функции, и при этом было удобным для человека. Искусность идеала искусства направлена на отход от вещественности. Усилиями художника предметы перестают носить «вещный» характер. Как было рассмотрено в примере, даже взяв в качестве художественного материала предметы техники, художник, с помощью своих действий переводит их в качество «вещающих» предметов, указывая на то, что не все вещи призваны только приносить пользу для человека, придает им сущность художественных объектов. Предметы перестают быть предметами по сути, они становятся символами, знаками первоначальных предметов.

Искусственность произведения техники заключается в его техническом совершенстве, его созданности в соответствии с целями достижения определенных результатов, например, таких как очень высокая скорость. Идеал техники представляет картину мира, в которой человек, соединяясь производением техники, становится неким сверхчеловеком, многократно увеличивает данные ему природой возможности.

Произведение изобразительного искусства в своей искусственности, будучи произведением-вещью, стремится выйти из состояния «вещи-в-себе» в «вещь-в-открытости». Произведение являет картину мира, в которой человек и техника соединяются, человек теряет свой облик в стремлении пользоваться благами технического производства. Человек уподобляется технике, а техника примеряет маску человека. Произведение изобразительного искусства, оборачивает человека к другому идеалу, задает обратный вектор движения Оно призывает обратиться к духовной составляющей человека. Разница между идеалом искусства и идеалом техники заключается в том, что произведение изобразительного искусства ставит цель стать проводником между бесконечным и конечным, а произведение техники направлено на получение

какого-либо определенного практически-полезного результата, либо личностного эгоцентрического удовлетворения.

Искус произведения техники обусловлен тем, чтобы стать вещью полезной в бытовом отношении, раскрыть заложенные при создании потенции. Рассмотренное произведение техники выполняет функции соединительного звена между двумя берегами реки, оно воплощает на практике заложенные инженером функции – стать своеобразным проводником. Но, специфика такого проводника заключается в том, что он способен соединить конечного человека с таким же конечным человеком, но на другом берегу, соединить два берега. Функциональность моста заключена в его практически-бытовой полезности. Мост полностью соответствует этим требованиям. Идеал техники искушает человека подчинить законы природы своей воле, своим практическим предпочтениям.

Идеал искусства обладает искусом перехода из мира конечных вещей, в мир бесконечного. Рассмотренный идеал техники выступает своеобразным мостом, несмотря на то, что внешне не имеет ни чего общего с конструкцией мостов, при общении диалоге с человеком-зрителем становится проводником. Но, в отличие от рассматриваемого моста, переходит на качественно новый уровень. За счет своего внешнего вида, вспомогательных знаков-указателей, башня задает векторы движения для человеческой души. Таким образом, данное сооружение может раскрыться, и выступить в качестве моста между конечным человеком и Абсолютом. Искусом вступить в игровое отношение-диалог обладает и идеал техники, и идеал искусства. Произведение техники всеми доступными для него средствами, заложенными при создании, стремится реализоваться, раскрыться, как вещь функциональная, полезная в практическом применении, искушает человека превысить свои возможности, подчинить себе природное устройство. Произведение искусства стремится к качественно другим целям. Стремление произведения искусства – стать проводником между человеком и Абсолютом. Идеал искусства искушает зрителя вступить в диалог со вселенной, стремиться к бесконечному Абсолюту.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Целью данной дипломной работы является определение места и роли идеалов искусства и идеалов техники в системе культуры в целом. Задачами дипломной работы было рассмотрение становления произведения изобразительного искусства и произведения техники в качестве идеалов культуры, и определение их места в системе культуры.

Целью первой главы является выявление идеалообразующего потенциала произведения изобразительного искусства и произведения техники. Для этого проведен теоретический анализ произведения изобразительного искусства и произведения техники, рассмотрена концепция культуры как идеалообразующего пространства, процесс формирования идеала. Первая глава является теоретической основой для дальнейшего исследования.

Целью первого параграфа первой главы является рассмотрение произведения изобразительного искусства. Согласно современной теории искусства В.И.Жуковского произведение изобразительного искусства рассмотрено как процесс – от создания произведения-вещи до функционирования произведения в качестве художественного образа.

Произведение изобразительного искусства рождается при взаимодействии художника и художественного материала. В результате их игрового отношения появляется произведение-вещь, оно является иллюзорно-конечным, и стремится прейти границу, перейти из качества «вещности» в качество «вещания».

Это происходит при взаимодействии с человеком-зрителем, в результате чего рождается художественный образ. Посредством художественного образа произведение изобразительного искусства имеет возможность выступить в качестве моста между человеком и Абсолютным началом. Художественный образ имеет свое развитие – это определенные статусы.

Произведениям изобразительного искусства присуща системность. В зависимости от преобладания «в-образительной» или «из-образительной»

тенденций в произведениях, они относятся к стилевым пространствам «Ареаромантизма» или «Ареаклассицизма». Также система произведений изобразительного искусства подразделяет произведения на «рядовые», «стилевые образцы», и «шедевры».

В общей системе культуры, которая соединяет в себе материальные и духовные составляющие, художественная культура занимает пограничное место.

Целью второго параграфа первой главы является рассмотрение произведения техники. Произведение техники рассмотрено по аналогии с произведением изобразительного искусства, как процесс.

Произведение техники является продуктом отношения между инженером и материалом. Произведение-вещь несет в себе характеристики и инженера, и материала.

Произведение-вещь имеет два пути реализации. В одном случае, производству-вещи необходим человек, для взаимодействия, который был назван потребителем. Другая ситуация не предусматривает участие потребителя. Примером таких произведений техники являются автоматизированные объекты, в которых инженером заложена программа самореализации без участия человека.

Произведениям техники также присуща системность. Самый популярными являются подход по хронологическому принципу и философский подход. Но, наиболее оптимальной для данного исследования является идентификация произведений техники в системе культуры в целом. Так произведения техники находятся в той области культуры, где преобладают материальные ценности.

Целью третьего параграфа первой главы было рассмотрение произведения изобразительного искусства и произведения техники в качестве идеалов культуры. Для этого необходимо было рассмотреть концепцию культуры как идеалообразующего пространства. При помощи теории Д.В.Пивоварова было выделено три стадии формирования идеала, которые

закljučаются в следующем: идеалом выступает некий эталон, чувственно явленный, далее следует определенная схема действия для этого эталона, заключающим этапом формирования идеала является экстраполяция полученного знания об образце на более широкую предметную область.

Система культуры, в которой происходит творение идеалов, сочетает в себе материальные и духовные ценности. Произведения техники являются идеалами преимущественно материальной сферы культуры. Произведения искусства находятся на границе материальной и духовной сферы.

Через идеал техники человеку дается схема материального познания мира. Идеал искусства направлен на духовное познание мира, способствует восстановлению связи человека с Абсолютом.

Цель второй главы – применение полученных теоретических выводов на практике. Идеалы искусства и техники были рассмотрены на конкретных примерах в аспекте их «искусности», «искусственности» и «искуса».

Целью первого параграфа второй главы является рассмотрение идеала искусства и идеала техники в аспекте «искусности». В качестве примеров для сравнения были выбраны: произведение техники «Безопасный велосипед» Дж.Старли и произведение изобразительного искусства «Велосипедное колесо» Марсея Дюшана.

Идеал техники преследует цель максимально явить через материал всю возможную полезность произведения. «Искусность» идеала искусства направлена на отход от вещественности. Благодаря деятельности художника предметы перестают носить «вещный» характер. Как было рассмотрено в примере, даже взяв в качестве художественного материала предметы техники, художник, с помощью своих действий переводит их в качество «вещающих» предметов. Предметы перестают быть предметами по сути, они становятся символами, знаками первоначальных предметов.

Целью второго параграфа второй главы было рассмотрение идеала искусства и идеала техники в аспекте их «искусственности». Для сравнения были выбраны: произведение техники автомобиль Mercedes-Benz C 111 и

произведение изобразительного искусства «Mercedes-Benz C 111 Trial Car», Энди Уорхола.

Выводы второго параграфа звучат следующим образом: «искусственность» произведения техники заключается в его техническом совершенстве, его созданности в соответствии с целями достижения определенных результатов. Идеал техники представляет картину мира, в которой человек, соединяясь производением техники, становится неким сверхчеловеком, многократно увеличивает данные ему природой возможности. Произведение изобразительного искусства в своей искусственности, будучи производением-вещью, стремится выйти из состояния «вещи-в-себе» в «вещь-в-открытости». Произведение являет картину мира, в которой человек и техника соединяются, человек теряет свой облик в стремлении пользоваться благами технического производства. Произведение призывает обратиться к духовной составляющей человека. Разница между идеалом искусства и идеалом техники заключается в том, что произведение изобразительного искусства ставит цель стать проводником между бесконечным и конечным, а произведение техники направлено на получение какого-либо определенного практически-полезного результата, либо личностного эгоцентрического удовлетворения.

Целью третьего параграфа второй главы являлось рассмотрение идеала искусства и идеала техники в аспекте «искуса». Выбраны два произведения одного мастера – Гюстава Эйфеля: произведение техники железнодорожный мост Понте-де-Дона-Мария-Пиа и произведение искусства Эйфелева башня.

Получены следующие выводы: «искус» произведения техники обусловлен необходимостью стать вещью полезной в бытовом отношении, раскрыть заложенные при создании потенции. Идеал техники искушает человека подчинить законы природы своей воле, своим практическим предпочтениям. Идеал искусства обладает «искусом» перехода из мира конечных вещей, в мир бесконечного. Рассмотренный идеал искусства выступает своеобразным мостом, несмотря на то, что внешне не имеет ни чего

общего с конструкцией мостов, при общении диалоге с человеком-зрителем становится проводником. Идеал искусства искушает зрителя вступить в диалог со вселенной, стремиться к бесконечному Абсолюту.

Итак, целью данной дипломной работы было определение места художественных и технических идеалов в системе культуры. Система культуры создает идеалы, в которых преобладает либо материальное, либо духовное начало. Художественные идеалы, представленные произведениями изобразительного искусства, были определены как находящиеся на границе материальной и духовной областей культуры. Идеалы техники, представленные произведениями техники, тяготеют к материальной сфере культуры. Идеалы выступают посредниками между человеком и миром. С помощью идеала техники человек получает схему познания мира, обусловленную материальными характеристиками. Художественный идеал направлен на духовное освоение мира. Внешне художественные и технические идеалы имеют много общего, но в них заложена разная суть. Идеалы выступают своеобразными помощниками человеку в общении с миром. В идеалах техники функция помощника явно видна, она заключается в их практической полезности. Идеалы искусства также являются помощниками, но другого плана, они помогают восстановить связь между человеком и Абсолютом.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Бердяев, Н.А. Философия творчества культуры и искусства/ Н.А. Бердяев, - М., 1994. С. 524-529.
- 2 Иконникова, Н.С. Диалоги о культуре/ С.Н. Иконникова. – Л.: Лениздат, 1987 – 203 с.
- 3 Пивоваров, Д.В. История философии и религии: учебное пособие/ Медведев А.В – Екатеринбург: из – во Урал ун – та, Нижневартовск: Из – во Нижнев пед. Ин-та, 2000 – 408 с.
- 4 Каган, М.С. Философия культуры/ М.С Каган – СПб: ТОО ТК «Петрополис», 1996 – 416 с.
- 5 Журавлев, В.В. Мир художественной культуры: философские очерки/ В.В. Журавлев. – М.: Мысль, 1987 – 237 с
- 6 Гегель, Г.В.Ф. Наука логики/ Г.В.Ф.Гегель. – М.: Мысль. 1999 – 1068 с.
- 7 Дубровский, Д.И. Проблема идеального. М., 1983. – 230 с.
- 8 Ильенков, Э.В. Об идолах и идеалах. М., 1986. – 290 с.
- 9 Лифшиц, М. Об идеальном и реальном// Вопросы философии. – 1984. - №10. – С.123.
- 10 Логинов, Л.И. Научная идея в системе знания. – издательство Краснояр. Ун-та, 1992. – 184 с.
- 11 Техника в ее историческом развитии: от появления ручных орудий труда до становления техники. – О фаб. Пр – ве/ [С.В.Шухардин, А.А.Кузин, М.М.Стоксова и др.; Отв.ред. С.В.Шухардин]. – М.:Наука, 1979 – 412 с.
- 12 Философские проблемы науки и техники: Учебное пособие/ Е.Ю.Бельская, Г.Е.Горчакова, М.А.Иванов и др. Под ред. Ю.В.Крянева, М.А.Кузнецова, Л.И. Ожиговой. – М.: Из – во МАИ, 1991. – 68 с.
- 13 Розин, В.М. Техника и современность// Вопросы философии. – 2005. - №5. – С. 95-100.

- 14 Шубин, В.И. Культура. Техника. Образование. Учебное пособие для технических университетов/ Пашков Ф.Е. Днепропетровск, 1991. – 230 с.
- 15 Жуковский, В.И. Теория изобразительного искусства: тексты лекций. Часть первая/ В.И.Жуковский; Краснояр. Гос.ун – т. – Красноярск, 2004. – 170с.
- 16 Жуковский, В.И. Теория изобразительного искусства: тексты лекций. Часть вторая. Методология изобразительного искусства/ В.И.Жуковский; Краснояр. Гос.ун – т. – Красноярск, 2004. – 199 с.
- 17 Даль, В.И. Толковый словарь живого великорусского языка:/ В.И.Даль. Адаптация и издание (С) Изд. «Цитадель», Москва, 1998. – 736 с.
- 18 Херлихи, Д. История велосипеда. – М.: Новое литературное обозрение, 2009 – 504с.
- 19 Жуковский, В.И. Визуальная сущность религии: монография/ В.И.Жуковский, Н.П.Копцева, Д.В.Пивоваров: Краснояр. Гос.ун – т. – Красноярск, 2006. – 461 с.
- 20 Шугуров, Л.М. Старая любовь не ржавеет. Из истории Mercedes-Benz на земле российской. М.: Брейгель и Алекс, 2005 . – 176 с.
- 21 Андреева, Е.Ю. Постмодернизм: Искусство второй половины XX-начала XXI века. – СПб., 2007. – 488 с.
- 22 Пенберти, Я. Мосты. 75 самых красивых мостов мира. – М.: Арт-родник, 2009 – 160с.
- 23 Величайшие чудеса света. Энциклопедический справочник/ А.Ю.Низовский. – М.:Вече, 2005. – 512с.
- 24 Блюменкранц, М. В поисках имени и лица. Феноменология современного ландшафта// Вопросы философии. – 2007. - № 1. – С. 47-60.
- 25 Булыгин, А.В. К истокам идеального (естественнонаучный анализ проблемы). – Л.: Издательство ленинградского университета. 1988. – 108 с.
- 26 Воронин, А.А. Техника как социальная среда// Вопросы философии. – 1997. - №5. – С.96 – 105.
- 27 Грушевицкая, Т.Г. Словарь по мировой художественной культуре/ Т.Г.Грушевицкая, М.А.Гузик, А.П.Садохин. – М.:Академия, 2001. – 403 с.

- 28 Гусев, С.С. Взаимодействие познавательных процессов в научной и техническом творчестве/ Гусева Е.А. Ленинград, Из – во «Наука№, 1989.
- 29 Дубровский, Д.И. Проблема идеального. Субъективная реальность/ Д.И.Дубровский. – М.: Канон+, 2002. – 368 с.
- 30 Дубровский, Д.И. Проблема идеального/ Д.И.Дубровский. – М.: Мысль, 1983. – 228 с.
- 31 Жуковский, В.И. Визуальное мышление в структуре научного познания/ В.И.Жуковский, Д.В.Пивоваров, Р.Ю.Рахматулин. – Красноярск: из – во Краснояр.ун –та, 1988. – 184 с.
- 32 Жуковский, В.И. Зримая сущность (визуальное мышление в изобразительном искусстве) / В.И.Жуковский, Д.В.Пивоваров. – Свердловск:Изд – во Урал.ун – та, 1991. – 184 с.
- 33 Жуковский, В.И. Пропозиции теории изобразительного искусства: учебное пособие/ В.И.Жуковский, Н.П.Копцева; Краснояр. Гос.ун – т. – Красноярск, 2004. – 266 с.
- 34 Жуковский, В.И. Формула гармонии/ Жуковский В.И. – М.:Олма – Пресс; Красноярск: Бонус, 1998. – 208 с.
- 35 Ильенков, Э.В. Диалектическая логика: очерки истории и теории./ Э.В.Ильенков. – М.:Политиздат, 1974. – 271 с.
- 36 Ильенков, Э.В. Искусство и коммунистический идеал: Избр. Статьи по философии и эстетике/ Вступ. Статья М.Лифшица. – М.: Искусство, 1984. – 349 с.
- 37 Ильенков, Э.В. Философия и культура./ Э.В.Ильенков. – М.:Политиздат, 1991. – 464 с.
- 38 Искусство в системе культуры: Сб.ст./ АН СССР; Сост.и отв.ред. М.С.Каган. – Л.:Наука, 1987. – 272 с.
- 39 Коршунов, А.М. Как человек познает окружающий мир/ А.М.Коршунов. – М.:Политиздат, 1966 – 56 с.
- 40 Левин, Г.Д. Идеализация// Вопросы философии. –1999. - №4. – С.78-88.

- 41 Лобастов, Г.В. Философия Э.В.Ильенкова. К семидесятилетию со дня рождения// Вопросы философии. – 2000. - №2. – С. 169-175.
- 42 Мелещенко, Ю.С. Техника и закономерности ее развития. Л., 1970. – 248 с.
- 43 Николин, В.В. Техника в потоке истории/ Федяев Д.Н. Омск, 1992. – 74 с.
- 44 Новгородцев, П.И.. Об общественном идеале. Москва, из – во Пресса, 1991. – 512 с.
- 45 Ойттинен, В. Апории идеального в диалектической концепции Эвальда Ильенкова// Вопросы философии. – 2004. - №3. – С. 94-100.
- 46 Пивоваров, Д.В. О соотношении чувственного и рационального в познавательном процессе/ Д.В.Пивоваров.//Чувственное и рациональное. Межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск: Уральский гос. Ун-т, 1982. – 130 с.
- 47 Пивоваров, Д.В. Основные категории онтологии/ Д.В.Пивоваров. – Екатеринбург: Изд – во Уральского гос.ун – та, 2003. – 268 с.
- 48 Попкова, Н.В. Человек в техногенном мире. Творец или творение?// Мир психологии. – 2005. - №4. – С. 216-226.
- 49 Розенталь, Э.М. Лабиринты сознания [Текст] / Эдуард Розенталь. – Москва: Изд – во политической литературы, 1982. – 301 с.
- 50 Розин, В.М. Культура и проблемы ее изучения/Розин В.М.//Методологические проблемы теоретико - прикладных исследований культуры: Сб.науч.тр. – М.:Из – во НИИ Культуры, 1998. – 112 с.
- 51 Розин, В.М. Культурология/ В.М.Розин. – М.:Инфра – М: Форум, 2000 – 342 с.
- 52 Розин, В.М. Современная культурология, проблемы формирования и методологический идеал [Текст] / М.В.Розин// Личность. Культура. Общество. – 2005. – Том 7.
- 53 Современная научно – техническая революция. Ист. Исследование. 2-е изд. М., «Наука», 1970. – 261 с.

- 54 Современный философский словарь. Текст./ под.общ.ред.проф. В.Е.Кемерова. – 2-е изд., испр., и доп. – Лондон; Франкфурт-на-Майне; Париж; Люксембург; Москва; Минск; ПАНПРИНТ, 1998. - 1064 с.
- 55 Спиркин, А.Г. Идеальное// Фил. Энциклоп. Словарь. М., 1983.
- 56 Тавризян, Г.М. Техника. Культура. Человек. М., 1986. – 200с.
- 57 Техника живописи. Практ.советы. [Сост. Гос.центр.худож. – реставрационной мастерской М – ва культуры РСФСР]. М., Из-во Акад. Художеств СССР, 1960. – 103 с.
- 58 Технические науки: История и современность. Москва, 1987. – 160с.
- 59 Техническое творчество: теория, методология, практика: Энциклопедический словарь – справочник / Под.ред. А.И.Половинкина. – М.:НПО «Информсистема», 1995. – 410 с.
- 60 Туманов, С.Г. Общественный идеал: диалектика развития [Текст] / С.В.Туманов; Из – во Московского ун – та, 1986 – 192 с.
- 61 Философский энциклопедический словарь. Гл.редакция: Л.Ф.Ильичев, П.Н.Федосеев, С.Н.Ковалев, В.Г.Панов. – М., «Советская энциклопедия», 1983. – 840 с.
- 62 Философские проблемы науки и техники: Учебное пособие/ Е.Ю.Бельская, Г.Е.Горчакова, М.А.Иванов и др. Под ред. Ю.В.Крянева, М.А.Кузнецова, Л.И. Ожиговой. – М.: Из – во МАИ, 1991. – 68 с.
- 63 Чешев, В.В. Техническое знание как объект методологического анализа. Томск, 1981. – 194с.
- 64 Эллинистическая техника. М. – Л., Из – во АН СССР, 1948. – 325с.
- 65 Яковлев, Р.Б. Власть техники и свобода личности// Власть. – 2001. - №9. – С.19.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Фотография произведения техники «Безопасный велосипед» Дж. Старли



Рисунок А.1 – Дж.Старли. «Безопасный велосипед», 1886

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Фотография произведения изобразительного искусства «Велосипедное колесо» М.Дюшана



Рисунок Б.1 – М.Дюшан «Велосипедное колесо», 1913

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Изображение идеалов искусства и техники 1



Рисунок Ж.1 - Дж.Старли. «Безопасный велосипед», 1886



Рисунок Ж.2 - М.Дюшан «Велосипедное колесо», 1913

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Фотография произведения техники Mercedes-Benz C 111



Рисунок В.1 - автомобиль Mercedes-Benz C 111, 1969

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

Репродукция произведения изобразительного искусства «Mercedes-Benz C 111 Trial Car» Э. Уорхола



Рисунок Г.1 - Э.Уорхол «Mercedes-Benz C 111 Trial Car», 1970

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

Изображение идеалов искусства и техники 2



Рисунок И.1 - автомобиль Mercedes-Benz C 111, 1969



Рисунок И.2 - Э.Уорхол «Mercedes-Benz C 111 Trial Car», 1970

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж

Фотография произведения техники «Понте-де-Дона-Мария-Пиа» Г.
Эйфеля

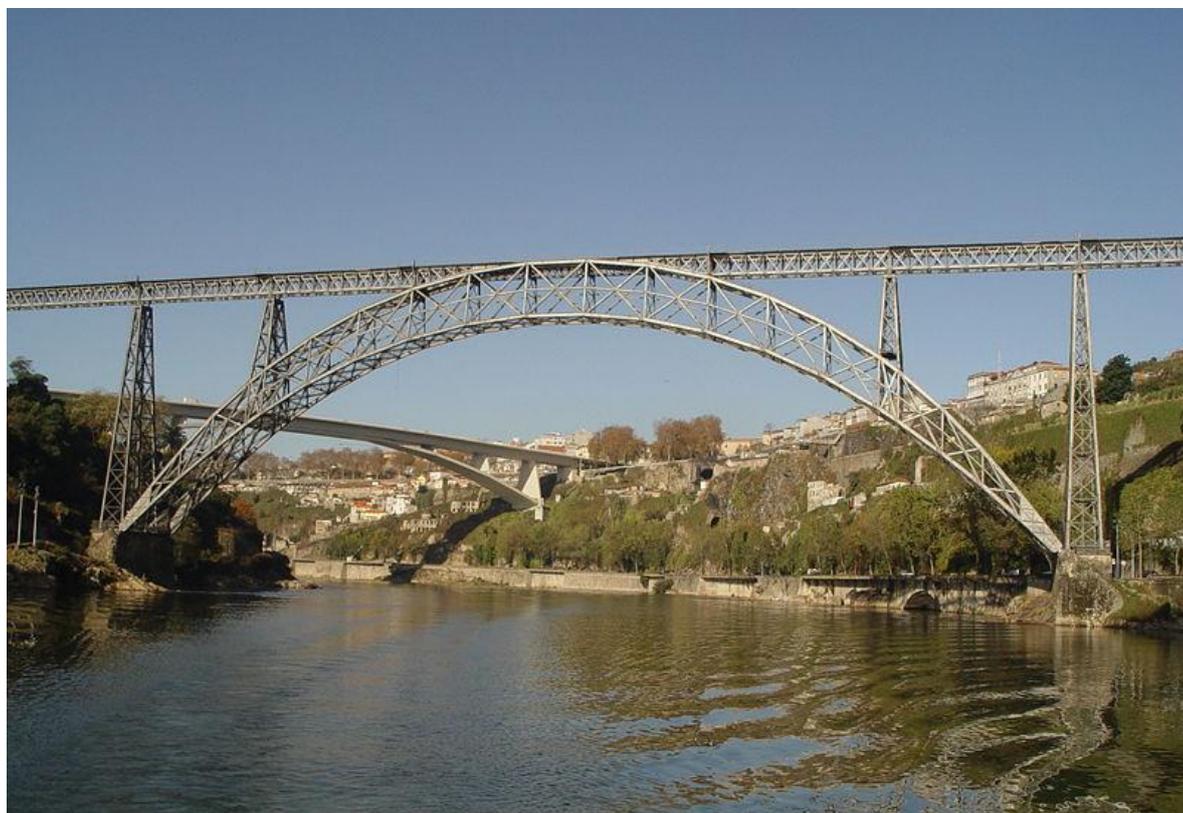


Рисунок Д.1 - Г.Эйфель, мост «Понте-де-Дона-Мария-Пиа», 1877

ПРИЛОЖЕНИЕ И

Фотография произведения искусства «Эйфелева башня» Г. Эйфеля



Рисунок Е.1 – Г.Эйфель «Эйфелева башня», 1887 – 1889

ПРИЛОЖЕНИЕ К

Изображение идеалов искусства и техники 3

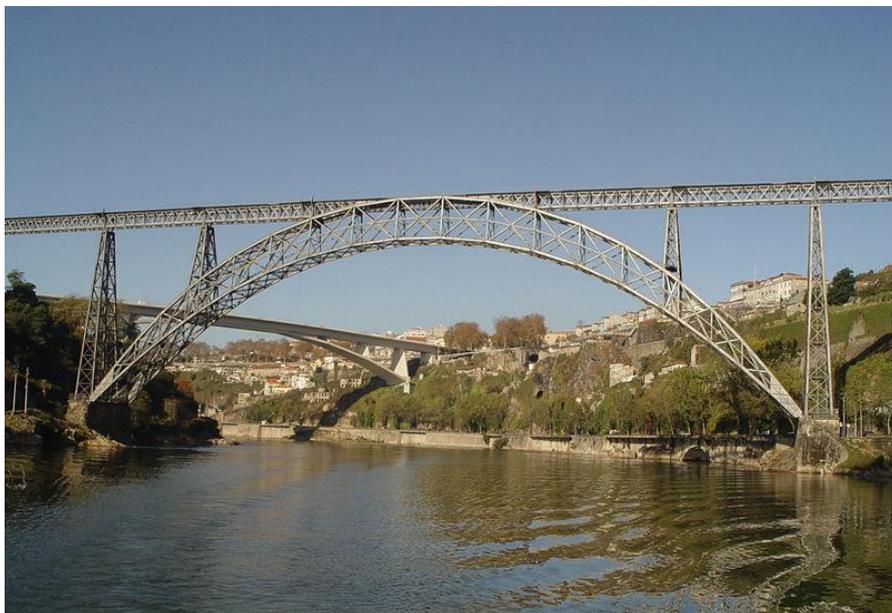


Рисунок К.1 - Г.Эйфель, мост «Понте-де-Дона-Мария-Пиа», 1877



Рисунок К.1 - Г.Эйфель «Эйфелева башня», 1887 – 1889

