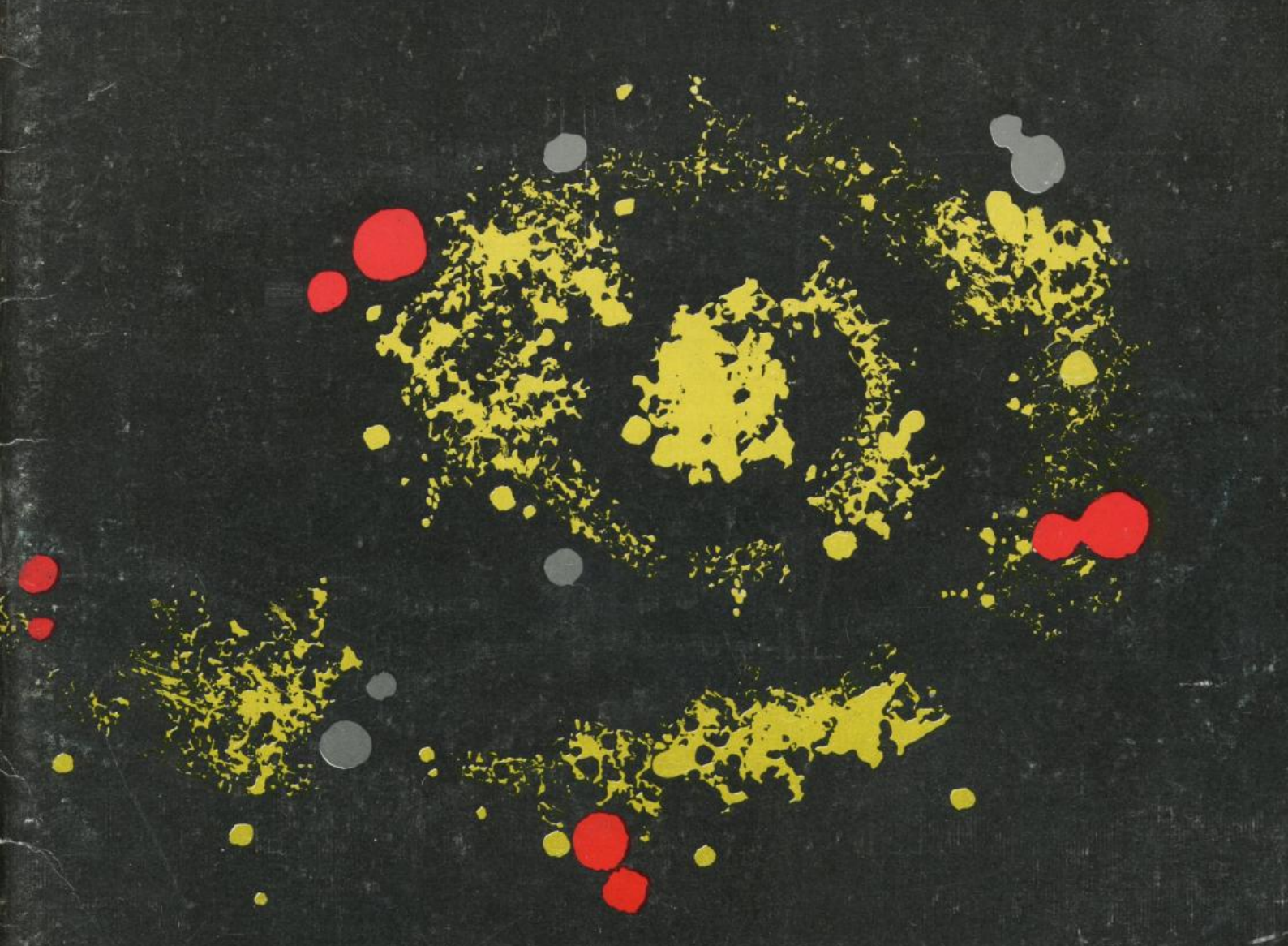


ISSN 0136-5363



№12(336)1991



Ежемесячный
теоретический, научно-практический и
методический иллюстрированный журнал
Государственного комитета СССР
по науке и технологиям

техническая эстетика 12/1991

Издается с января 1964 года

Главный редактор
КУЗЬМИЧЕВ Л. А.

Члены редакционной коллегии

БЫКОВ В. Н.
ЗИНЧЕНКО В. П.
КВАСОВ А. С.
МУНИПОВ В. М.
РЯБУШИН А. В.
СИЛЬВЕСТРОВА С. А.
(зам. главного редактора)
СТЕПАНОВ Г. П.
ФЕДОРОВ В. К.
ХАН-МАГОМЕДОВ С. О.
ЧАЯНОВ Р. А.
ЧЕРНЕВИЧ Е. В.
ШАТАЛИН С. С.
ШУБА Н. А.
(ответственный секретарь)

Разделы ведут

АЗРИКАН Д. А.
АРОНОВ В. Р.
ДИЖУР А. Л.
ПЕЧКОВА Т. А.
ПУЗАНОВ В. И.
СЕМЕНОВ Ю. К.
СИДОРЕНКО В. Ф.
ФЕДОРОВ М. В.
ЧАЙНОВА Л. Д.
ЩАРЕНСКИЙ В. М.

Редакция

Редактор
ЛЫСЕНКО Л. В.
Художественный редактор
САПОЖНИКОВА М. Г.
Технический редактор
БРЫЗГУНОВА Г. М.
Корректор
ФАРРАХОВА Е. В.

Москва, Всесоюзный
научно-исследовательский институт
технической эстетики
Государственного комитета СССР
по науке и технологиям

В номере:

ФУТУРОДИЗАЙН	1	ЖЕЛАННАЯ Н. В. Горизонты футуропроектирования
НАШИ ИНТЕРВЬЮ	4	«Московский стиль» — не только для москвичей
ЮБИЛЕИ	6	МЕЛЬНИКОВ Л. Н. «Со временем землю разберут до центра»
ПРОЕКТЫ, ИЗДЕЛИЯ	11	ЛАЗАРЕНКО О. А. И зимой, и летом
НАШИ ПУБЛИКАЦИИ	13	Павел ФЛОРЕНСКИЙ Иконостас
ТЭ-БИС	15	Банк информации и справок
В ЗЕРКАЛЕ ИСТОРИИ	21	АРОНОВ В. Р. «Наш паровоз вперед лети!..»
	26	«Шезлонг под зонтиком»
МИР ГРАФИКИ	28	ЭГАМОВ А. Э. Как учатся графики
РЕФЕРАТЫ	30	Домашняя коммуникационная система (Германия)

Обложка Н. АЗРИКАН
Макет М. Г. САПОЖНИКОВОЙ

Адрес редакции:
129223 Москва, ВДНХ СССР, ВНИИТЭ
Тел. 181-99-19
© «Техническая эстетика», 1991

В этом номере были использованы иллюстрации
из журнала Form (BRD).
Сдано в набор 05.10.91 г. Подп. в печ. 11.11.91 г.
Формат 60×90^{1/2}.
Бумага мелованная 120 г.
Гарнитура журнально-рубленая.
Печать высокая. Усл.-печ. л. 4,0.
Усл. кр.отт. 224,0. Уч.-изд. л. 5,93.
Тираж 13 650 экз. Заказ 869. Цена 2 р. 50 к.

Московская типография № 5
Государственного
комитета СССР по печати.
129243 Москва, Мало-Московская, 21.
По вопросам полиграфического брака
обращаться в адрес типографии.

Каковы перспективы освоения человеком окружающей среды? Какими будут взаимоотношения человека с человеком, с устройствами разного уровня сложности, с другими разумами!

Автор статьи делает попытку проникнуть в отдаленное будущее, предусмотреть новые задачи дизайна, неизвестные ныне средства их выполнения.

УДК 745:001.18

Горизонты футуропроектирования

Н. В. ЖЕЛАННАЯ, кандидат искусствоведения, Институт дизайна, Санкт-Петербург

Дизайну будущего несомненно придется встретиться с принципиальными изменениями во взаимоотношениях человека и окружающей среды. Обретет ли их взаимодействие новые смыслы? Какие качественные преобразования предметной среды будут отвечать этим новым смыслам?

В поисках ответов на это, преодолев бытующие ныне локальные представления о футуросреде как объекте проектного прогнозирования, мы стараемся охватить взглядом горизонт футуропроектирования в целом. Нам хочется увидеть, с какими проектными задачами дизайн может столкнуться в будущем, какими средствами будет располагать, какими объектами он будет оперировать, какими свойствами будет их наделять.

В настоящее время, даже включаясь в решение больших и сложных проблем, традиционный дизайн в конечном итоге замыкается на предметных объектах, реже — на предметно-пространственной среде, с чем и оперирует, предлагая решение этих проблем. В будущем состав объектов проектирования, по-видимому, весьма расширится и будет включать образования, значительно отличающиеся друг от друга по степени эволюционного развития, уровню интеллекта, материалу, способам воздействия и прочему. Представления о самих объектах и их свойствах будут беспрепятственно пополняться и обновляться по мере новых открытий.

Попытаемся хотя бы приблизительно перечислить те роды образований, которые составят среду будущего и, соответственно, войдут в поле дизайнерского интереса.

Во-первых, это будут субстанции как естественного, так и искусственно происхождения, существующие, так сказать, в чистом виде, а также, и это главное, — их сложносочетаемые системы.

Во-вторых, это могут быть не только предметно-ощутимые образования, но и различные среды, поля (био-, энерго-, информационные и другие), оказывающие многосторонние воздействия на человека. Будут ли они заменять нынешние материально-предметные образования как средства удовлетворения человеческих потребностей, составят ли они новую среду обитания — это во многом зависит от проектировщиков.

В-третьих, среду будущего могут составить образования совершенно различные по уровню интеллекта и способности саморегуляции. Последнее свойство является одним из важнейших в теории эволюции. В соответствии с ним Пьер де Латиль вычленил три класса эффекторов, то есть органов, способных действовать [1]. К первому классу он отнес простые орудия,

такие как молоток, ко второму — системы с обратной связью: автоматы со встроенным детерминизмом действия и изменяемой целью действия (программируемые и самопрограммирующиеся, способные к самоорганизации). Интересно, что к последним он причислил человека и животных. Еще на одну степень свободы счел он богаче те системы, которые способны для достижения цели изменить себя. Так вот, если сегодня только образования первого класса и очень незначительно второго подвластны дизайну, то в будущем уже эффекторы всех классов могут стать объектами проектирования. Для дизайна это еще совершенно неизведанная стезя. Очевидно, что и задачи проектирования, предусматривающие самозволюцию и самоизменение замысливаемых объектов, значительно усложнятся.

А материальные проявления функционально-однородных фрагментов футуросреды? И они, видимо, будут весьма существенно различаться между собой и отличаться от ныне известных. К примеру, мозг человека и думающий океан Солярис совершенно различны по материальной организации, но функционально однородны. Так что не следует ограничивать представления о возможном наборе «конструктивных» средств только материально-предметными ресурсами. Для будущего весьма важно осознание взаимозависимости среды освоения как источника новых представлений о мире, о возможностях контакта с ним и среды созидания — объекта целенаправленного моделирования. В дальнейшем, по мере замены процесса повсеместного повышения жизненного уровня, отбрасывающего надобность заботы о хлебе насущном, процессом интенсивного освоения окружающей среды, необходимость этого проявится еще больше. Познание неизведанного будет являться импульсом к созиданию, а новые экспериментальные открытия дадут знания для объяснения непостигнутого ранее.

Задачи футуродизайна прямо вытекают из характера взаимоотношений человека и футуросреды. Но каковы же будут эти взаимоотношения? Будут ли они отличаться от нынешних? Скорее всего — да, ведь в диалог с человеком, как мы увидели, будут вступать самые разные образования, природа которых не идентична современной предметной среде. Кроме того, нельзя не учесть вероятные эволюционные изменения и самого человека. Вполне возможно, что он «откажет» — ради более совершенной конструкции — от всего своего звериного наследия, от своего несовершенного, недолговечного брэнного тела, когда оно превратится в существо, настолько превосходящее нас, что оно

будет уже нам совершенно чуждо» [2].

Исходя из возможных трансформаций футуросреды и человека, мы рассмотрим четыре наиболее типичные ситуации их взаимоотношений.

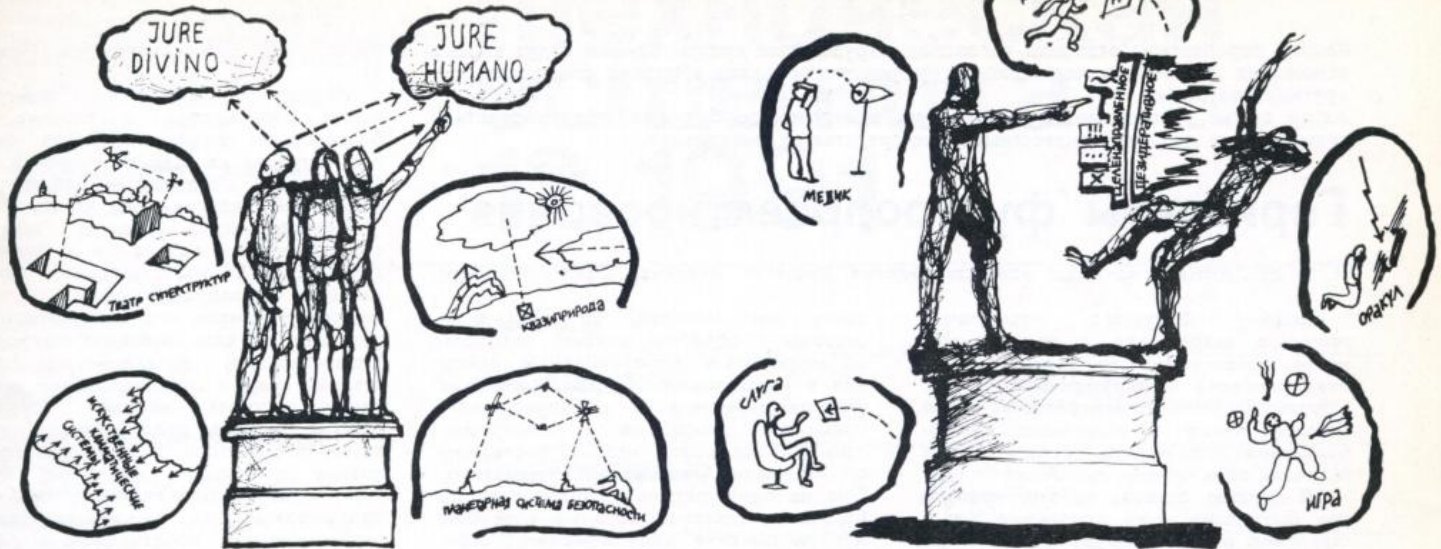
Ситуация 1. Человек — наблюдатель взаимодействия сред или их элементов

Прежде всего следует отметить существование сейчас и в будущем сред разного происхождения: возникающих, функционирующих и трансформирующихся вне зависимости от человека, то есть имеющих природное (божественное) начало — *jure divino*; а также сред и сложных систем, в создании которых человек принимал участие, то есть сред волевого начала — *jure humano*. Взаимодействие человека со средой *jure divino* будет подчиняться определяющему принципу «расширяющегося освоения», характеризующемуся вовлечением в сферу контакта новых, все более обширных и отдаленных средовых образований. Среда *jure humano*, будучи сферой обитания, является объектом постоянного контакта. Но если она существует в автономном режиме, то контакт с ней носит периодический характер, либо вообще может быть прекращен. В связи с чем в будущем не исключена актуализация проблем консервации, расконсервации и регенерации таких сред.

Характер контакта во многом определяется степенью непознанности среды и актуальностью ее освоения. Во-первых, в отношении сред любого происхождения человек может выступать как созерцатель («человек воспринимающий»). Функции устройств, обеспечивающих и опосредующих такой контакт, заключаются в стимулировании проявлений футуросреды, тем более активном, чем инертнее ее поведение; либо наоборот, в нивелировании проявлений агрессивных сред. От «стимуляторов» до «нивелаторов» — таков набор средств воздействия на футуросреду. В отношении человека задача заключается в интенсификации естественных возможностей его чувственного восприятия, ибо проявления футуросреды могут, и со всей очевидностью, будут значительно выходить за нынешние границы восприятия. Очевидно перспективный путь — «настраивание» человека на прием биоэнергетических, электромагнитных, ультра- и инфразвуковых излучений, улавливание ныне недоступных радиосигналов и других видов энергии.

Этап наблюдения сменяется этапом познания. Поэтому, во-вторых, как «субъект познающий» человек выступает первоиспытателем сред *jure divino* и как наблюдатель взаимодействия сред *jure humano*, определяя смысл проявления первых и контролируя функционирование вторых. Средствами, обуславливающими такой контакт, будут анализаторы, реагенты, переходники, которые могут вживляться в человеческий организм или применяться опосредованно. Не исключено и создание усилителя интеллекта, о чем уже высказывали свои соображения ученые.

В-третьих, в качестве «субъекта воздействующего», человеку следует пожелать вступать во взаимодействие со средами *jure divino*, руководствуясь принципом «не навреди». Поэтому,



предварительные два этапа, то есть наблюдение и анализ в нормальных (не экстремальных) условиях необходимы. Влияние среды *jure humano* может быть двояким. По отношению к жестко запрограммированным, автономно функционирующим средам, таким, например, как квазиприрода, образуемая взаимодействием климатических систем, человек выступает как корректор, вмешивающийся в исключительных случаях, по отношению к свободно функционирующим системам, управление которыми предусмотрено изначально, — как оператор. Примером оперативного моделирования, постоянно нуждающегося в творческой режиссуре, может являться театр суперструктур как глобальное эстетическое воздействие. Другое образование, типа системы безопасности, потребует, очевидно, и оперативного и коррективного воздействия, то есть может быть налажено на разные режимы, но постоянное наблюдение необходимо в любом случае (рис. 1).

Здесь задача проектного прогнозирования — обеспечить наиболее тесное (не пространственное, а оперативное) сочленение человек — управляемая среда включением человека в нужное время в определенный цикл (звено) цепи взаимодействия. В связи с этим целесообразно будет говорить о перспективности развития средств биореактивных, психореактивных и интеллектуально-реактивных контактов, обеспечивающих обратную связь.

Ситуация 2. Диалог человека и сложного технического устройства с искусственным интеллектом

Оговоримся, что разделение на «разумные» и «неразумные» устройства весьма условно, потому что все машины (не обязательно технические, но и образования иного рода) могут быть определены по степени «сознательности» — по уровню их интеллектуальной автономии. Но мы все же остановимся на крайних позициях для того, чтобы высветить их различия.

Итак, в традиционном представлении диалог человека и сложного технического устройства с искусственным интеллектом обуславливается целенаправленным взаимодействием, в котором инициатива контакта, то есть инициатива запроса информации, принад-

лежит человеку. Одна из разновидностей целенаправленного диалога — интеллектуальное взаимодействие, осуществляемое с целью получения информации, прогнозов, консультаций (чаще в ситуации выбора), предсказания, гадания. Последние две функции — новые для искусственных устройств, их появление расширяет диапазон способов предъявления информации. Наше принципиальное соображение касается зависимости способа предъявления информации от степени вероятности информационного сообщения. Для представления информации абсолютной точности или значительной вероятности данных подходят иконические знаки и символы: цифровые, буквенно-словесные и прочие, дающие возможность ее однозначного прочтения. Образные и образно-символические (в том числе динамические) способы предъявления информации годятся для информационных сообщений условной вероятности, а также моделирования на основе меняющихся, неустойчивых данных. Такой способ дает возможность получения конвенциональной информации, рассчитанной на интерпретацию, предвещающую усвоение информации человеком.

Устройства искусственного интеллекта могут заключать в себе вполне конкретное предназначение, использующее психофизиологическое или биофизиологическое взаимодействие. Соответственно, функции футуросреды могут сводиться к психоэмоциональной настройке, психотренингу, а также к диагностической, лечебной помощи, биостимуляции.

Вполне новое воздействие будет наблюдаться в том случае, когда инициатива контакта будет исходить со стороны среды с искусственным интеллектом. Характер такого взаимодействия — упреждающий, полный неожиданности для партнера. Новой, как нам кажется, является идея формирования дезидеративной среды, в функции которой входит «угадывание» и исполнение желаний. А поскольку «угадывание» желаний прагматического свойства значительно легче, то, очевидно, на первых порах контакт с дезидеративной средой будет обусловлен рациональными отношениями, что не исключает, конечно, и последующее усложнение воздействия (рис. 2). До-

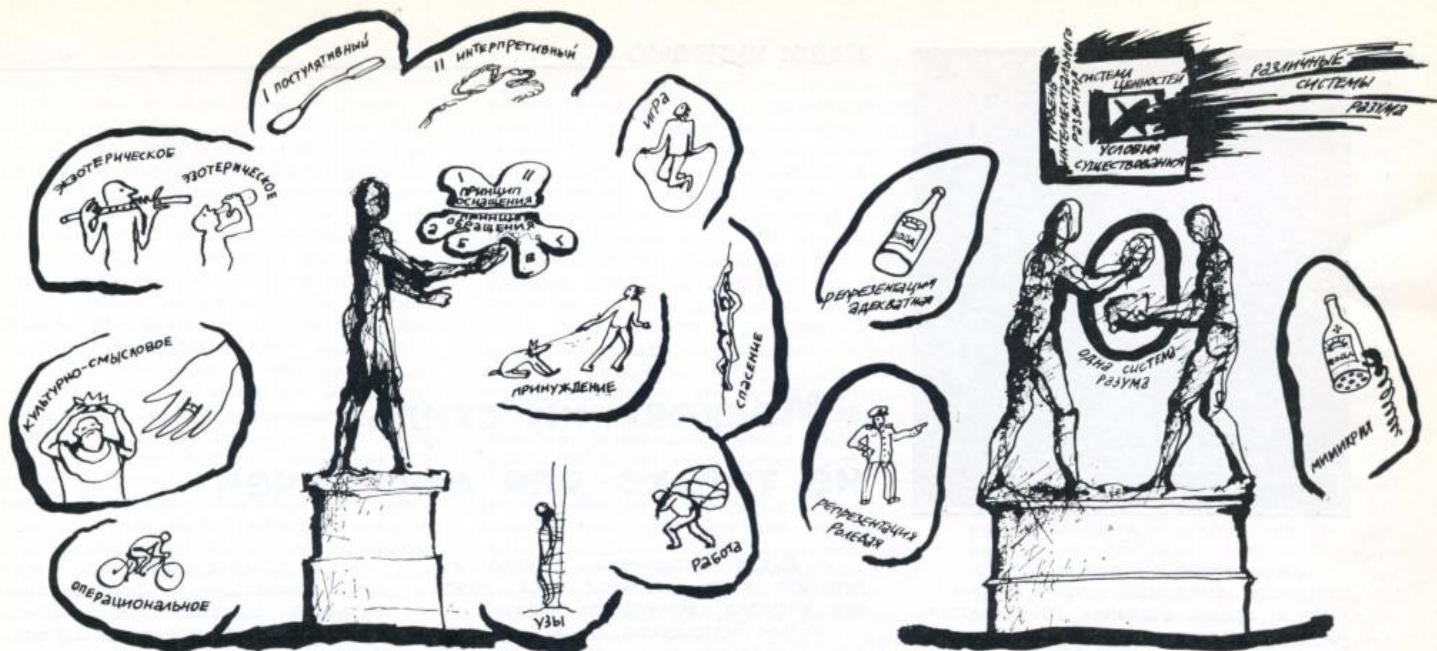
ведя данную идею до логического завершения, следует предположить возникновение игровой среды, предназначенной для провокации иррациональных отношений с человеком — партнером контакта. Интрига, загадка, дразнение, обман выступают как способы, побуждающие к завязыванию диалога. Непредсказуемость содержания контакта выступает здесь как основное условие общения.

Ситуация 3. Диалог человека с технически несложным предметом

Мы ограничимся освещением только тех аспектов диалога, которые представляются нам либо новыми, либо очень существенными для рассматриваемой нами темы.

Отметим ту особенность, что характер диалога в данном случае определяется не только взаимоотношением с одним предметом, но и с множеством предметов, то есть с выбором их как принципом оснащения среды обитания. Среди множества принципов оснащения выделим два. Постулятивный принцип (постулаты — требуемые, необходимые вещи) предполагает оснащение функционально-определенными и функционально-однозначными вещами. Соответствие каждого предмета одному единственному назначению предрасполагает к тотальной детальности и тщательности оснащения за счет инструментального обеспечения каждой потребности максимально возможными способами, и даже обеспечение прихотей. Этот принцип задает особый режим организации жизнедеятельности, как бы «катящийся» по рельсам предметного обеспечения.

Иной принцип — интерпретивный — предполагает оснащение окружающей среды вещами «свободного назначения», обладающими выраженными имманентными свойствами, дающими возможность применять эти вещи по-разному в соответствии с необходимостью, обычаем или причудой. Такими свойствами могут являться тяжесть, пластичность, мягкость, растяжимость и другие. На рисунке 3 эта идея раскрывается через тему «игры с веревкой», демонстрирующую разнообразие функционально-смысловых интерпретаций одного и того же предмета. Интерпретивный принцип проявляет вечную, непреходящую ценность



освоения предметного мира, рассчитанного на изобретательность субъекта, оперирующего с предметами, его способность каждый раз приспосабливать их для той или иной нужды поодиночке или в совокупности. Тогда и вся жизнедеятельность настраивается на режим «свободного поиска», опирающегося на неизменно-творческое отношение к моделированию предметного окружения. Пока развитие предметного окружения осуществляется в соответствии с постулативным принципом. Но, кто знает, не изменит ли вектор ценностей свое направление в будущем? Во всяком случае, даже кратковременное погружение в мир интерпретивного освоения среды может явиться превосходным уроком преобразования сознания людей, развития у них способности творчески подходить к обустройству своего окружения. И уж наверняка набор интерпретивных предметов может быть полезен в автономных режимах жизнедеятельности, протекающей в непредвиденных условиях или обусловливаемой непредсказуемыми ситуациями, каких в будущем будет немало.

Что касается принципов и приемов обращения, то они, как правило, в реальной действительности взаимосочетаются. Характер обращения зависит от того, на каком из них делается акцент. Диалог с предметом приобретает характер операционно-инструментального контакта, если внимание сосредотачивается на взаимодействии, проявляющемся в обращении с вещью как с объектом пространственного манипулирования (как с велосипедом), либо в соблюдении последовательности операций использования во времени (достаем, накачиваем шины, садимся и...), либо в смене ритма и темпа обращения (крутим педали быстро-медленно, расслабляемся — напрягаемся).

Психоэмоциональный контакт предполагает — как основную реакцию на общение с предметной средой — психоэмоциональное впечатление. Вообще-то, почти каждая вещь обладает неким эмоциональным нимбом, но есть и такие, основное назначение которых заключается именно в эмоциональном воздействии. И кто скажет, когда общество, наконец, станет независимым

от технологии элементарных потребностей, не будет ли промышленно-ориентированный дизайн вытесняться дизайном впечатлений?

Культурно-смысловое взаимоотношение есть наиболее духовно означенный союз человека с предметным миром. Это взаимоотношение актуализирует вещи как культурные символы, богатство смыслов и оттенков которых неисчерпаемо. Особенность восприятия вещей — культурных символов обусловлена ассоциативной связью с личным или коллективным интеллектуально-чувственным опытом. В основе воплощения всегда лежит некий прообраз, который означается вещью. Отсюда вытекают два принципиальных вопроса, решение которых может составить перспективные направления дизайна в будущем: что можно означить (идею, факт или другое) и каким образом? Исходя из перспектив на будущее, можно предположить, что артикуляция культурных смыслов, придание новых, более глубоких смыслов взаимоотношению человека и предметной среды, превышающих господствующий между ними ныне утилитарно-прагматический контакт, будут способны породить новую футурсреду. Она будет относиться уже не к традиционным представлениям реальности, а к области метареальности, не отрицающей реальность, а «высвечивающей ее многомерность» [3]. Такое качественное преобразование футурсреды несомненно будет сопряжено с развитием массового сознания, равно как и культуры предметного обращения. Это преобразование явит самобытное направление в перспективном проектировании, несомненно, оно потребует обогащения средств и самого проектирования.

Ситуация 4. Футурсреда как посредник общения разумных существ

Коммуникационные функции футурсреды как средства общения представителей разных систем разума в первую очередь заключаются в наглядных и вседоступных проявлениях, содержанием которых будут являться уровень интеллектуального развития, условия существования, система ценностей и прочее. Конечно, поиски взаимопонимания на уровне нравственно-этического или иного контакта не ис-

ключены. Однако же, с позиций рационализма, режим жизнеобеспечения и сумма взаимопользованных знаний — первоочередные объекты интереса.

В отличие от общечеловеческих характеристик и знаний, передаваемых в контакте с иным разумом, в межчеловеческом диалоге особое значение приобретают личностные свойства людей. Поэтому основной задачей предметной среды, как посредника, в последнем случае является репрезентация участников диалога. Однако она может быть весьма неоднозначной, и признание права на существование разных способов репрезентации важно для будущего. Наряду с преобладающей ныне ролевой репрезентацией, воплощающей черты, соответствующие общепринятым представлениям о конкретном социально-ролевом статусе человека, характеризующей его как носителя групповых ценностей, наряду с популяризируемой сейчас индивидуализацией, отражающей и раскрывающей сущностные свойства людей, достойные внимания и другие виды (рис. 4). Правомерна компенсаторная репрезентация, приносящая не свои собственные, но желательные для человека качества, «дополняющие» его до идеала. Не исключена даже и неадекватная репрезентация, прямо дезинформирующая о человеке. Источником ее может быть, например, побуждение к игре, особому характеру отношений, вызываемому противопоставлением внешности человека и его истинной сущности. Возможна и усредненная репрезентация (предметная мимикрия), нивелирующая индивидуальность человека.

Таким образом, более пристальный взгляд на взаимоотношения человека и футурсреды, прогнозирование ее коммуникационных функций предстает одним из способов предопределения путей ее развития. Это высвечивает перспективы и самого дизайна, области его распространения, методы воздействия. Слово за проектировщиками.

ЛИТЕРАТУРА

1. P. de Latil Sztuczne myslenie. Warszawa. 1958.
2. ЛЕМ С. Сумма технологий. М., 1968.
3. ЭНШТЕЙН М. Парадоксы новизны. М., 1988.

Авторы рисунков: С. КРУПИН, Л. НОСКО



«Московский стиль» — не только для москвичей

Современная издательская деятельность переживает у нас в стране бурное время. Издания открываются и закрываются, переименовываются или исчезают навсегда. Активнее всего действуют издания периодической печати, затрагивающие проблемы политики, социологии, экономики, религии. Но, пожалуй, единственная сфера жизнедеятельности человека, не получившая должного освещения и внимания специалистов и журналистов, это мода, культура одежды, культура быта. Этот пробел попыталась восполнить мадам Бурда, выбросив на наш отечественный рынок свой всемирно известный журнал «Бурда моден», а чуть позже журнал для любителей вязания «Верена». Но не прошло и трех-четырех лет, как из-за нашей финансово-экономической нестабильности и некомпетентности издателей выпуск журнала был приостановлен, а затем стал продаваться за валюту или за рубли, но по цене, мало доступной рядовому читателю.

История с журналом «Бурда моден» в который раз развеяла наши иллюзии, что в пропаганде культуры одежды и моды к нам должен кто-то придти и помочь. Вывод напрашивается один: только мы сами можем помочь себе.

К вопросам моды в нашей стране всегда было отношение специфическое, и нельзя сказать, что настоящий период наиболее благоприятный для расцвета специальных изданий в этой области. Но вот создан новый журнал мод «Московский стиль» с одноименным приложением. Значит, не все потеряно.

«Техническая эстетика» обратилась к инициатору и главному редактору журнала «Московский стиль» **Лидии Витальевне ОРЛОВОЙ** с просьбой рассказать о нем, о себе, о планах и перспективах.

— **Лидия Витальевна, с чего вы начинали и как возникла идея издания журнала «Московский стиль»?**

— Моя журналистская жизнь началась с ведомственных изданий. Довольно продолжительное время я работала внештатно в газете «Комсомольская правда», журналах «Смена», «Работница». Это было очень плодотворное время: командировки, поездки по стране.

— **Но эти издания далеки от тематики, которой вы сегодня решили посвятить свой журнал. Что привело вас в моду?**

— С 70-х годов я стала работать в журнале «Работница» постоянно. Тематика, которую я вела, — это домоводство, быт, то есть то, что специалисты называют «структурами повседневности». Та самая бытовая жизнь, которая обычно ускользает из поля зрения журналистов, пишущих о культуре, о духовной сущности личности. А быт — это часть жизни, это жизнь во всех ее проявлениях. В журнале «Работница» я проработала 16 лет и этот журналистский опыт подтолкнул меня к последующим шагам. «Работница» расходилась по всей стране, тираж ее превышал 20000000 экземпляров. Ежедневно я получала от 100 до 200 писем, в которых были боль, слезы, беды наших женщин. Благодаря этой корреспонденции я могла предоставить, как живет наша советская семья и не только, как кто-то пьет чай или вкусно готовит, а все насущные проблемы семьи и женщины. Очень скоро я поняла, что существует колоссальный разрыв между тем, что создают художники, дизайнеры моды и интерьера в нашей стране и тем бытом, в котором живут наши люди. Зачастую творчество художников, их прекрасные идеи не имеют ничего общего с реальной жизнью, и корень этих проблем, по моему глубокому убеждению, надо искать в низком уровне культуры, а точнее, в ее отсутствии. Особенно в жутком состоянии находится наша бытовая культура. Тотальный дефицит и многолетнее политическое давление на то, как причисываться, как одеваться, какой образ жизни вести, обострили и углубили ситуацию и состояние нашей социальной культуры. Мы долгие годы вели борьбу со всем, что приходило с Запада — с мини-юбками, с широкими брюками, с длинными волосами и т. д., и мы победили в этой борьбе! Мы искусственно разрывали

связь с общеевропейскими и мировыми процессами, происходящими в культуре, создавая свою местную моду, неизвестно откуда взявшуюся, созданную, как правило, не художниками, а ассортиментом, завезенным в магазин, в город. Жизнь подсказала мне темы моих первых книг — «Семья, дом, квартира» и «Мы и мода». Они вышли в издательстве «Знание».

— **В вашем издании, которое сейчас продается — «Московский стиль», находят место перепечатки из изданий мадам Бурда. Есть ли у вас с ней творческо-деловой контакт и как он возник, если есть?**

— Еще работая в журнале «Работница», я написала мадам Бурде с просьбой разрешить публиковать модели из ее журналов на страницах «Работницы» и получила это разрешение. Через десять лет «Бурда моден» появилась на нашем рынке. Тогда же возникла идея создать более солидный отечественный журнал мод, поднять уровень уже существующего всесоюзного «Журнала мод». Меня пригласили главным редактором. Сделать его конкурентом «Бурда моден» было чрезвычайно самонадеянно, но идея получила колоссальную поддержку в самых разных кругах: в Моссовете, в ЦК партии, особенно у Александры Павловны Бирюковой — в те времена, как вы знаете, это играло решающую роль. Но главное — был подъем, было настроение, было стремление создать свой образ, свой собственный стиль в костюме. В «Журнале мод», в который я пришла, было всего 12 сотрудников, 2 комнатки и фотокамера с 25-летним стажем работы, которая рассыпалась в тот день, когда мадам Бурда представляла свои модели в Колонном зале. Всесоюзный «Журнал мод» был в подчинении Министерства легкой промышленности СССР. Выходил он 4 раза в год, кроме того, мы выпускали журналы «Модели сезона» и «Мода стран социализма». Эти издания были каталожного типа. Конечно, они не могли конкурировать с «Бурда моден», тем более что было мало цветных иллюстраций, текст ограничивался только подписями под ними. Такое издание меня, как журналиста, не устраивало. Мы изменили концепцию журнала, формат, оформление. Появились журналистские материалы. Тираж достиг 9000000 экземпляров. В общей сложности я работала в журнале 4 года. Параллельно я написала книгу «Азбука моды»,

выпущенную издательством «Просвещение». Это была попытка дать нашим читателям изначальные сведения о том, что такое мода. Ее иллюстрировал Егор Зайцев, сын Вячеслава Михайловича Зайцева. Я очень довольна его работой. Молодой художник смог почувствовать дух книги и очень ярко проявил себя как художник.

— **Лидия Витальевна, у вас в «Журнале мод» так хорошо все складывалось, почему вы решили уйти «в свободное плавание», встать на этот тернистый путь независимого издателя!**

— Да, мой уход из «Журнала мод» может показаться странным. Было вложено много сил, дело было хорошо налажено. Когда мы уходили, а со мной в тот же день подали заявление об уходе еще несколько сотрудников, которые и сегодня продолжают работать со мной, были готовы 4 номера следующего года. И все же причина была. Мы работали в ведомственном издании Министерства легкой промышленности СССР и были полностью от него зависимы и в выборе тем и в выборе авторов и даже в выборе художников. Журнал был ориентирован на рекламу достижений отечественной легкой промышленности. Но даже не это положение было основной причиной, а ситуация, которая сложилась на издательском рынке. Издательство «Центр моды СССР», к которому мы непосредственно относились, не справлялось с создавшейся ситуацией, начинались сложности с бумагой и т. д. Короче, были нужны иные механизмы, нужна была свобода предпринимательская, свобода юридическая, возможность распоряжаться хоть малой частью прибылей, которую приносил журнал, а он приносил около 14 миллионов рублей в год. На эти средства существовало Министерство легкой промышленности СССР, Центр моды СССР. Ситуация выходила из-под контроля, журнал был на грани опасного срыва, начались перебои с выпуском. Попытка взять на себя издательские функции потерпела фиаско, хотя была разработана целая программа возможного выхода из этой кризисной ситуации. Уходя из журнала, мы оставались без всего — без помещения, без аппаратуры. Мы ушли на улицу в прямом смысле этого слова, с единственной нашей ценностью — интеллектуальной собственностью.

— **Кто же поддержал вас? Дал вам возможность начать новое дело!**

— Учредителем нового издания «Московский стиль» стала Ассоциация «XXI век». Трудно было привыкнуть к состоянию полной свободы, к рыночным отношениям, к ответственности, которая всегда сопутствует свободе. Ассоциация выступает гарантом наших кредитов, и мы должны не только возвращать их с процентами, но и зарабатывать на свое существование и развитие.

— **Какова же ваша программа, цели!**

— Во всем мире колоссальный выбор изданий по культуре одежды. Десятки, если не сотни красивейших изданий доступны каждому. Только в нашей стране, к сожалению, подобных изданий почти нет. Есть «Журнал мод», изредка встречается в киосках Союзпечати рижский журнал мод «Силуэт» и уж совсем большая редкость — «Бурда моден». Это, пожалуй, все. Принцип каталожного издания, к кото-

рому вернулся «Журнал мод» после нашего ухода из редакции, сегодня не может удовлетворить существующий голод и потребность в подобных изданиях. Я считаю, что недостаточно иметь выкройки и рекомендации по изготовлению одежды. Как я говорила, наша беда — в отсутствии культуры, понимания того, что человек не воспринимается отдельно от своей одежды, среды, в которой он находится, и все это должно воспитываться и закладываться с детства. В нашем государстве человек, его потребности и интересы никогда не были на первом плане. Мы жили некрасивой жизнью. Наша легкая промышленность всегда вынуждена была отдавать большую часть своих прибылей, которые перекачивались в другие отрасли народного хозяйства. Эти средства расплывались. Сегодня мы пожинаем плоды этой недальновидной политики. Наша легкая промышленность всегда имела остаточное финансирование, но были допущены грубейшие стратегические ошибки. Легкая промышленность получала крупные валютные кредиты, но как они были использованы? Около 400 фабрик с импортным оборудованием, сданных под ключ, простаивали из-за того, что не были закуплены фабрики, обеспечивающие сырьем эти предприятия. Теперь мы не получим нужной продукции, а через год-два, грубо говоря, будем совершенно раздеты. Доносим свои последние платья, последние сапоги, а купить уже ничего не сможем. На прилавках ничего нет, а что появляется — не по карману. Будем латать обноски, и та же участь ждет и наших детей,

если, конечно, не свершится чудо. Нельзя забывать и еще об одной проблеме: рассматривая сельское хозяйство только через призму продовольствия, мы забываем, что именно сельское хозяйство — основной поставщик сырья: льна, шелка, хлопка, шерсти и т. д. Создавшаяся ситуация очень тревожная. Мы, разумеется, не можем ставить перед собой задачи решить все накопившиеся проблемы, но помочь искать выходы из сложнейшей ситуации — одна из главных наших целей. Наш журнал поможет неосомненно отчасти решить проблему одежды; люди, купив подходящую ткань, смогут сами сшить себе одежду и сэкономить таким образом на изготовлении модели, тем более, что наши выкройки отличаются исключительной точностью. Не забыты и дети — мы будем в каждом номере журнала давать модели, которые помогут сшить из старого костюма новую одежду для ребенка — при использовании наших рекомендаций она приобретет достаточно современный вид. В каждом номере мы будем давать предложения по созданию мягких игрушек, которых сегодня тоже нет в магазинах.

— **Это вы рассказываете о своем журнале «Московский стиль». Какова его периодичность!**

— Он будет выходить 4 раза в год, а мини-журнал, своеобразная газета «Московский стиль» уже выходит, первые номера поступили в продажу.

— **Сколько стоит ваша газета!**

— Стоимость газеты 4 рубля 50 копеек. Конечно, дороговато, но мы на рынке. Нам за все приходится



платить по коммерческим ценам — от бумаги до оплаты работы манекенщиц. Газета — это как бы прообраз большого журнала — те же рубрики, тот же принцип: модель-выкройка и рекомендации по изготовлению, обзор зарубежного опыта, интервью с ведущими модельерами, как отечественными, так и зарубежными, статьи по истории костюма и культуры и т. д., а также информация о выставках, новостях театра, кино. Наши издания рассчитаны на массового читателя. Кроме того, это первые в нашей стране оперативные издания по вопросам моды. Газета, как и естественно, журнал — издания красочные, яркие. Мы начали с газеты, так как журнал готовить к выпуску сложнее, особенно в плане полиграфии. Уже готов первый номер журнала, его основные материалы — 60-е годы и историческая связь с тенденциями современной моды. Мы хотим показывать наиболее интересные коллекции моделей одежды, рассказывать о ведущих модельерах мира в рубрике «Кто есть кто», думаем поднять и заострить проблему «Мода и бизнес».

— **Какие же у вас перспективные планы!**

— У нас есть договор с Российским телевидением о выпуске телевизионного журнала «Московский стиль». Это не шоу-программа, а познавательная передача. Впоследствии мы думаем выпускать специализированные издания, рассчитанные на определенную аудиторию, а именно для подростков, для полных, для мужчин и т. д. Планы большие — программа, как говорится, на сто лет...

— **Имеете ли вы творческие связи с домами моделей в нашей стране!**

— Да, у нас заключен договор с Общесоюзным Домом моделей, мы работаем с ним в постоянном контакте, а также и другими государственными предприятиями. Редакция поддерживает связи и со вновь созданными структурами — малыми предприятиями, фирмами, кооперативами. Отраднo, что в стране очень много энтузиастов, которые пытаются восстановить культуру, традиции, моду. В частности, создана первая в нашей стране Академия моды. Ее директор Ирина Фадеева — человек одержимый и специалист своего дела. Главная цель их деятельности сегодня это подготовка и издание десятитомной энциклопедии моды. В Москве созданы два музея моды.

— **И последний вопрос, который напрашивается сам по себе. Где можно постоянно приобретать ваши издания! Есть ли у вас такая постоянная торговая точка!**

— Распространением изданий занимается Союзпечать. Мы нашли поддержку и у акционерного магазина «Находка» на Новом Арбате. Это арендный магазин и у него есть своя сеть реализации. Но готовы сотрудничать и уже сотрудничаем с организациями и частными лицами, которые берут на себя распространение наших изданий.

Интервью взяла искусствовед
Н. ПЛАТОНОВА

ОТ РЕДАКЦИИ

Сообщаем адрес, по которому можно заказать журнал «Московский стиль»: 123100 Москва, 1-ый Красногвардейский проезд, 12, строение 2.

«Со временем землю разберут до центра»

Размышления о Циолковском — проектировщике и прогнозисте

Л. Н. МЕЛЬНИКОВ, кандидат искусствоведения, Москва

1991 и 1992 годы проходят под знаком космонавтики. 12 апреля 1991 года исполнилось 30 лет со дня полета Ю. А. Гагарина. 1992 год объявлен ЮНЕСКО Международным годом космонавтики. Естественно поэтому повышенный интерес ко всему, что происходит в этой области человеческой деятельности и, в частности, к личности и трудам гениального Циолковского, отца космонавтики. Подтвердились самые смелые предвидения мыслителя, многие его идеи практически реализованы, на очереди — полное освоение наследия великого первооткрывателя и, в частности, со стороны его дизайнерского дарования.

По сути своей многие сугубо научные и научно-художественные произведения К. Э. Циолковского, например, великолепные по своей образности иллюстрации для знаменитого «Альбома космических путешествий»¹, есть проектные предложения великого художника. Циолковский выступает в них в одних случаях как профессиональный конструктор, в других как гениальный зодчий, в третьих — как выдающийся дизайнер. Вкупе с его рисунками, также обнаруживаемыми в нем несомненный художественный дар, литературные труды ученого образуют уникальный кладезь новых идей, пластических образов, конструкций.

Выдающиеся проектировочные способности опираются у ученого на глубокое понимание закладываемой в проект ситуации. К. Э. Циолковский моделирует мир невесомости, для которого создает свои проекты так, будто бы, по выражению писателя-фантаста Ю. Медведева, он ведет репортаж с борта космического корабля. Это — абсолютное представление объекта и предмета своего исследования.

Ученый с точностью непосредственного видения передает условия передвижения людей и предметов при отсутствии тяжести, кинематику и биомеханику человека в новой среде, особенности питания, отравлений, физических упражнений, развлечений и специфику работы при отсутствии гравитации. Детально рассматривает различные виды работ внутри и вне корабля — то, что мы называем теперь космической эргономикой.

Плавание — вот та новая особенность передвижений, которая определяет действия людей и необычность конструкции космических жилищ, предметов труда и утвари.

Люди, предметы, пища, отходы, если их не закреплять, непрерывно плывут, сталкиваются, расходятся и снова бродят беспорядочно в разные стороны. Это — новый странный мир, требующий коренного пересмотра отношения человека к создаваемому им окружению. Спать в этом мире можно, свободно плаывая или дрейфуя как рыба, но можно и закрепиться. Ни пуховиков, ни одеяла не требуется:

среда без тяжести мягче любого пуховика, считает Циолковский. Отпадает необходимость в громоздкой мебели, одежде. Становится очевидным, что эти предметы быта — порождение условий земного тяготения. Отдыхать можно в любом положении, и лишь земная привычка к неподвижности может заставить закреплять себя ремнями и фиксировать положение во время сна, чтения, разговора.

Теряют всякий смысл и рабочие кресла, сиденья, столы и другие атрибуты земных рабочих помещений в среде без тяжести, хотя условно и они могут там присутствовать. Но вместо них нужны, как говорит Циолковский, своего рода «рамки» — прутья и фиксаторы для того, чтобы сохранить определенную позу (например, за пультом управления).

Вне стен космического помещения работа, по мнению Циолковского, доставляет истинное удовольствие. Она не требует какой-то определенной, часто неудобной, позы. «Небесный житель» может занять любую удобную и непринужденную позу. Неожиданное сравнение: собирая станцию, космонавты летают как мухи. Этим ученый подчеркивает легкость передвижения в свободном эфире и своеобразность процесса труда в этих условиях.

Счастье, удовольствие, радость, наслаждение — из этих гуманистических принципов исходит ученый, когда конструирует свой «внеземной рай». Люди этого мира радостны. Им присуще хорошее настроение и полное раскрепощение. В полном соответствии с самыми новейшими настроениями конца XX века К. Э. Циолковский обсуждает ряд моральных проблем условий обитания. Люди его космических жилищ обнажены — как мужчины, так и женщины, закрыты лишь некоторые части тела, одежда им не нужна. К. Э. Циолковский радикально пересматривает необходимость такого важнейшего атрибута человеческой земной культуры, как костюм. В новом «царстве свободы» он не требуется.

Взаем фантастического многообразия форм и конструкций «малой архитектуры» — одежды — ученый предполагает возможность полностью освободиться от, по сути дела, сковывающего (но необходимого в качест-

¹ Фрагменты «Альбома» содержатся в публикации [1].



1

ве защиты от неблагоприятных воздействий климата) внешнего покрытия человека. Климатические условия эфирных городов, говорит Циолковский, будут постоянными и самыми благоприятными для человека. Температура около 30°C, отсутствие дождей, туманов, бурь, гроз и других «неурядиц» и капризов погоды, ровный и всегда в изобилии льющийся свет Солнца, от излишка которого можно легко укрываться в густой листве пышной растительности, которая обязательно будет присутствовать в эфирных помещениях, и тому подобные выгоды делают условия обитания идеальными. В этом смысле, по Циолковскому, и нищий и богат равны перед космосом, ибо ни один из них не будет иметь то, чего нет у другого. По сути это своеобразная интерпретация христианских заповедей о равенстве, вечного стремления человечества к справедливости. В будущем широком освоении Космоса Циолковский видит разрешение этой проблемы, недостижимой на Земле. Это новое философское и проектное осмысление радикальной социальной задачи в новой жизненной среде.

Когда читаешь труды К. Э. Циолковского, то складывается впечатле-

ние, что он относится к категории «посвященных», т. е. людей, обладающих тайным (эзотерическим) знанием, недоступным окружающим его людям, во всяком случае его современникам. Теперь мы знаем, что его проекты и фантазии строились не на пустом месте. Именно в Калуге был издан такой основополагающий труд, раскрывающий подлинное космическое мироощущение, как монография французского теолога Э. Шюре «Великие посвященные» [2]. Космическое мирозерцание, глубочайшее проникновение в тайны мироздания позволили К. Э. Циолковскому, хорошо знавшему подобную литературу, свободно обращаться со своим «космическим» материалом. Он легко путешествует со своими героями в околоземном пространстве, на Луну, на астероиды, переходит с планеты на планету, несетя в пустоте, строит эфирные колонии, населяет вакуум будущими сверхсуществами и, наконец, уноситя к другим звездным мирам и галактикам.

К. Э. Циолковский проектирует не только технические сооружения, но, так сказать, и саму биологическую суть будущего человека, заселившего невероятные пустынные просторы Вселенной. Высшие существа космоса —

1. Плавание в среде без тяжести. Эта особенность состояния людей и предметов в невесомости заставляет по-новому подходить к проектированию предметно-пространственного окружения и среды жизнедеятельности космонавта. Рисунок сделан с картины космонавта А. А. Леонова (1966 г.)

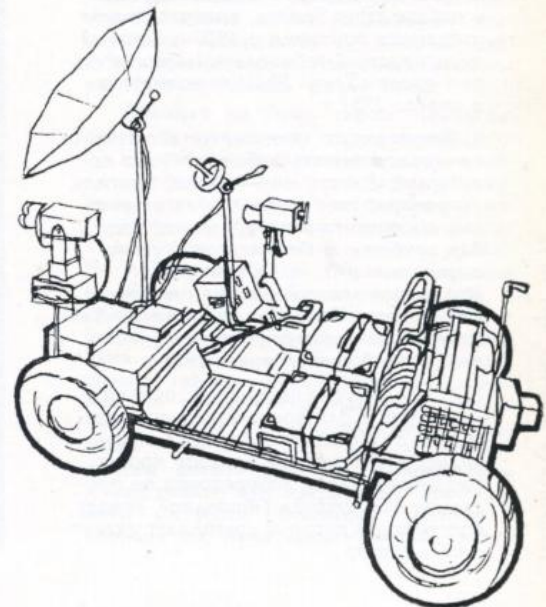
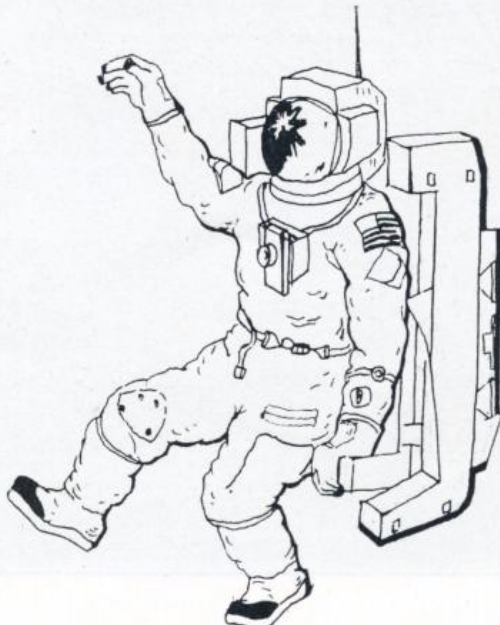
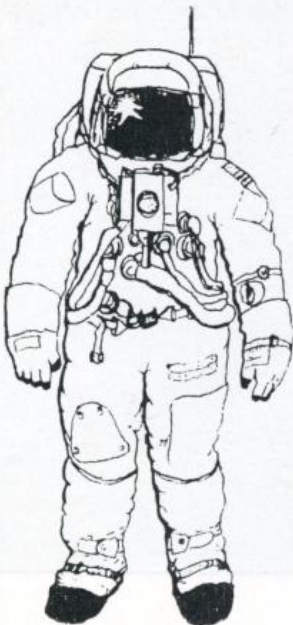
2. Космический скафандр. Его идею, название и все основные элементы были предложены и описаны К. Э. Циолковским. На рисунке показан современный космический скафандр, использовавшийся экипажем КК «Аполлон-15» во время экспедиции на Луну в 1971 г. (США, НАСА)

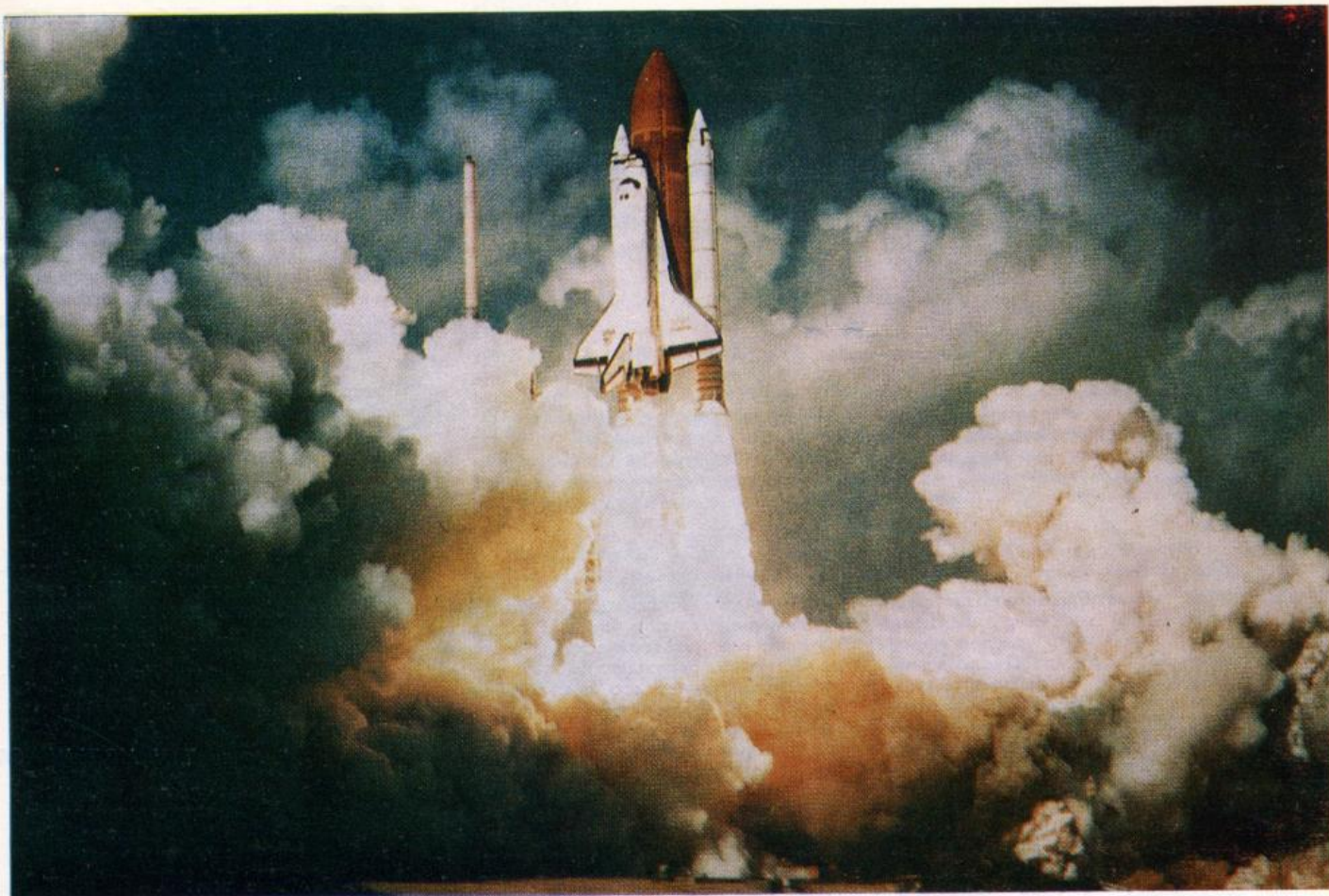
3. «Космический мотоцикл» (США) — устройство с реактивными двигателями для индивидуального перемещения космонавта вне космического корабля. Идея подобного устройства высказана К. Э. Циолковским в работе «Вне Земли» (1920 г.). Аналогичное устройство создано и испытано в СССР

4. «Лунный автомобиль», использовавшийся для передвижения по Луне экипажем КК «Аполлон-15». Идея автономно передвигающегося по поверхности Луны аппарата, управляемого космонавтами, высказана К. Э. Циолковским в произведении «На Луне», опубликованном отдельным изданием в 1893 г.

Рисунки Л. Н. МЕЛЬНИКОВА

суть будущие жители Вселенной. Они автотрофны, т. е. независимы от Земли, зооморфны, т. е. подобны животным, но в то же время это и растения. Их питание происходит за счет имеющегося в их телах хлорофилла и усвоения в избытке льющихся в свободном эфире солнечных лучей. Эта чисто фантастическая проективная идея необходима ученому для того, чтобы указать предел человеческой эволюции. Этот предел, впрочем, не обязательно достижимый, тем не менее может помочь (в качестве рабочей гипотезы) определить и осмыслить направленность биологической эволюции человека, ее этапы. Моделирование переходных этапов позволит предвидеть грядущий мир. Без таких моде-





5

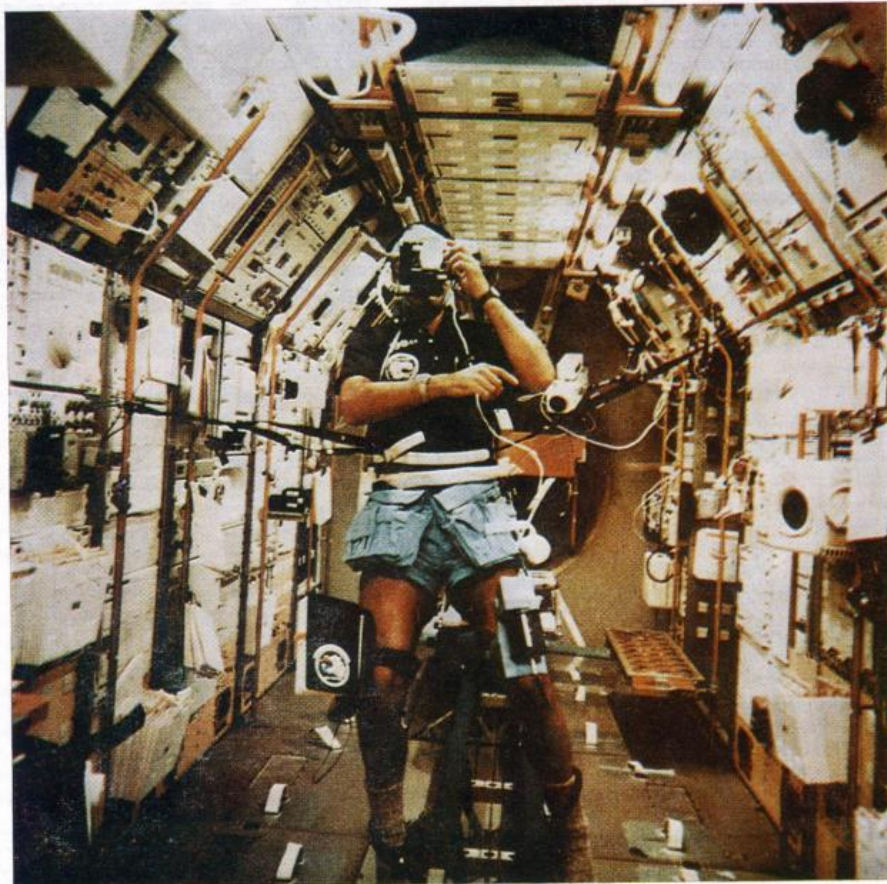
лей проектирование невозможно, ибо оно есть конструирование и предопределение будущего.

6 В ряде работ К. Э. Циолковский указывает, что будущий житель Вселенной может быть принципиально иным и по морфологии и по своей сути. Так, предполагает ученый в работе «Человек. Свойства человека» [3], у жителя эфирных просторов за ненужностью может атрофироваться

5. Корабль многоцелевого использования «Space Shuttle» (США). Принципиальная идея такого космического аппарата высказана К. Э. Циолковским в работе «Вне Земли», которая вышла отдельным изданием в 1920 г. Первый пилотируемый орбитальный испытательный полет «Space Shuttle» состоялся в апреле 1981 г.

6. Космическая эргономика: отсутствует привычная земная мебель рабочих помещений. Вместо нее — ремни, притяги, фиксаторы, скобы, рамки для удержания космонавта в определенной позе; для приборов и документов — сетки, «карманы» и т. п. «держатели». Указанные приспособления описаны и изображены К. Э. Циолковским в «Альбоме космических путешествий», который ученый разработал в 1933 г.

7, 8. «Торжество цилиндра»: оптимальной формой для космических сооружений К. Э. Циолковский считал полный цилиндр. На рисунке показан проект многопрофильной лаборатории по программе «Columbus» (Франция), основу конструкции которой составляет гигантский цилиндр



9 слух. Эту утрату компенсирует визуальный язык. Гипотетические жители планеты Паллада, описанные Циолковским, переговариваются между собой с помощью своеобразных живых картин, которые высвечиваются цветными подкожными жидкостями. Этот в подлинном смысле биологический (генетический) проект находит неожиданные переклички в попытках современных деятелей искусства изобрести некий визуальный универсальный язык общения с помощью цветомузыки. А сами поиски этого искусства оказываются глубинными нитями связанными с космизмом мышления, как это показано в работе автора «Перпетуум мобиле»

цветомузыки» («Техника — молодежи», 1991, № 6).

Глубокое проникновение в суть рассматриваемого явления — жизни в межзвездной среде — позволили ученому придти к еще одной парадоксальной идее.

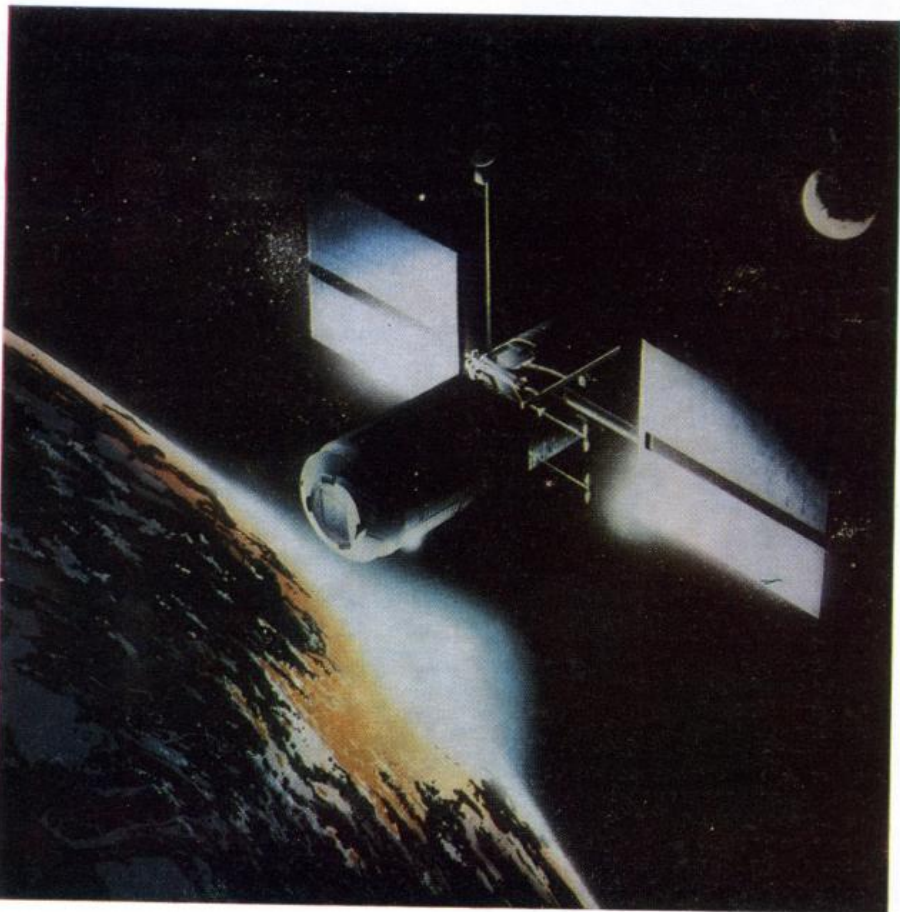
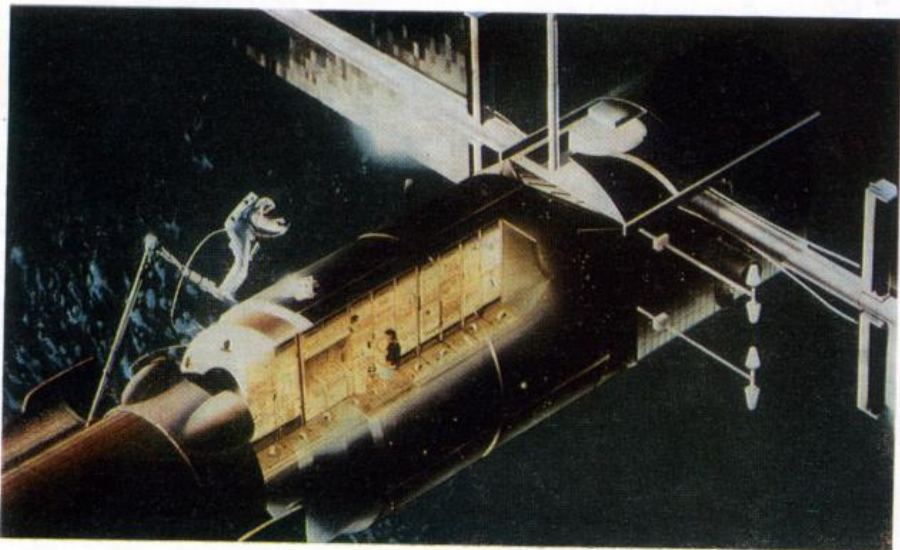
Среда без тяжести не обременяет человека, не затрудняет его движений, избавляя от лишних и чрезмерных усилий. И ученый предполагает, что в космос в будущем прежде всего станут отправлять... больных и ослабленных людей. Именно для них там наиболее щадящие и оптимальные условия (конечно, предполагается, что они живут в комфортабельных

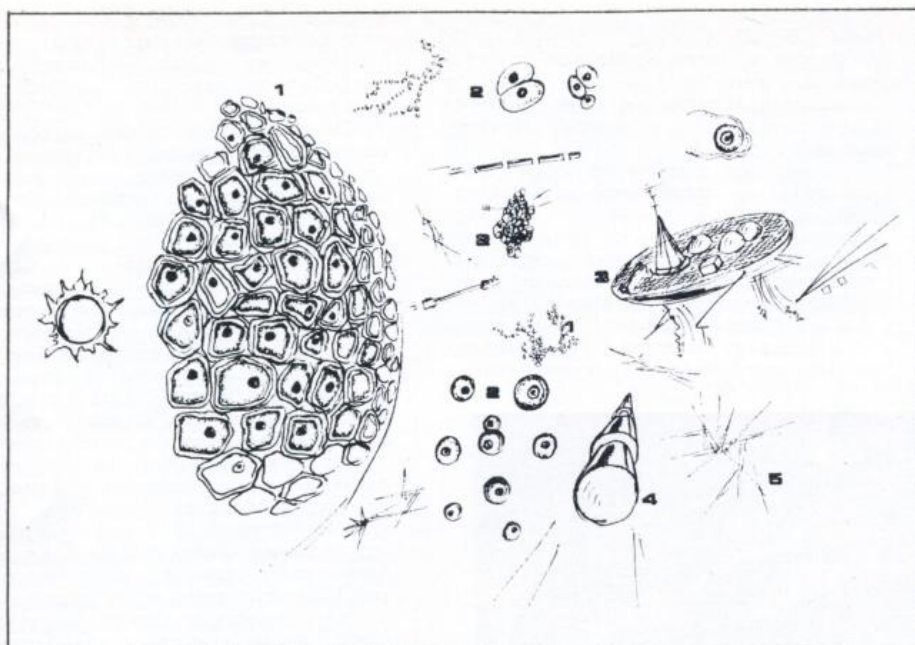
жилищах). Таким образом, К. Э. Циолковский создает своего рода проект больницы на орбите — нечто новое и необычное даже для сегодняшнего уровня знаний.

Окруженные плодами, пышной растительностью, чудесно пахнущими цветами, чистым и свежим воздухом, в условиях ровной и комфортной температуры жители «заатмосферных колоний» в принципе и не должны стремиться на Землю, разве что соскучившись по земным впечатлениям. И здесь К. Э. Циолковский выдвигает оригинальную проектную идею: компенсировать изменение условий существования психотерапией привычной земной обстановки. Здесь два пути. Можно отправлять людей «для развлечения» на Землю на некоторое непродолжительное время. Но можно и дать им земные картины прямо на космической станции. Эта идея представляет проектный интерес при конструировании межпланетных кораблей, космических станций, эфирных поселений. Картины земных пейзажей могут явиться средством профилактики от скуки, апатии и своеобразной ностальгии по родной планете.

К. Э. Циолковский не только заселяет интерьеры космических кораблей, но и смело выводит своих героев наружу, в вакуум. Эфирная пустота также их родная среда. Рабочие в ней собирают станции и оранжереи, физики изучают мир эфира, химики и энергетики «ловят» болиды для того, чтобы переработать их вещество в топливо, добыть кислород, металлы и другие вещества и использовать их в космическом производстве. Для этой категории жителей космоса Циолковский проектирует скафандр. Да, термин «космический скафандр» тоже предложен Циолковским. Подробно описывает ученый (и изображает в ряде рисунков) его устройство, предусматривая наличие нескольких защитных герметических слоев, шлем с видовыми стеклами, устройства для автономного дыхания и т. п. Все это совпадает с устройством современных космических скафандров. Описан ученым и фал — канат, связывающий космонавта в открытом космосе с кораблем. Его герои путешествуют в открытых просторах на индивидуальных ракетных установках, работающих на жидком топливе либо на реактивной тяге сжатых газов. Известно, что оба типа двигателей используются в настоящее время в так называемых космических мотоциклах (у американцев) и в индивидуальных ракетных установках (отечественные разработки).

Попадая на Луну, герои Циолковского путешествуют по ее поверхности на ракете, поставленной на колеса, — своеобразном экипаже. В американском «лунном автомобиле», изготовленном фирмой General Motors [4], также узнается этот проект К. Э. Циолковского. Первые высадки на Луну кораблей «Аполлон 11» и «Аполлон 12» в деталях совпадают с описанием прилунений у основоположника космонавтики. Радость и восхищение героев, неуклюжие их движения по поверхности, наличие лунной пыли, обилие камней, резкий контраст света и тени — все эти и многие другие детали описаны Циолковским и поражают нас «эффектом присутствия». Остается открытым вопрос о наличии на Луне моделируемых вооб-





9. Формы различных космических сооружений и аппаратов из «Альбома космических путешествий» К. Э. Циолковского. В основе архитектоники космических сооружений — различные тела вращения: шар, конус, тороид, эллипсоид, каплеобразная форма и т. п.

ражением ученого зооморфных растений, способных быстро передвигаться, обладающих некоторым разумом и приспособленных к жизни в практически безатмосферной среде. Слишком непродолжительное время были земные исследователи на Луне, чтобы подтвердить или опровергнуть эту идею.

«Точных попаданий» по отношению к современному уровню знаний и технических достижений у К. Э. Циолковского множество. Обратимся снова к зодческим идеям ученого. Циолковский детально разрабатывает архитектуру космических сооружений. Вопрос об их форме принципиальный, так как она определяется и условиями среды (невесомость), и технологическими факторами (прочность), и коммерческими соображениями (экономичность). Оптимальной формой в этом смысле Циолковский считает длинную цилиндрическую трубу, хотя описывает и другие различные конфигурации — в основном тела вращения: шар, конус, тороид, эллипсоид и т. д. Но именно цилиндрическая форма составляет основу его космических жилищ. Предложение оригинальное, если учесть, что в основе земных помещений и сооружений лежит, как правило, прямоугольный параллелепипед. Интерьер такой гигантской трубы (например, стальной) перегорожен на ряд отсеков, кают, залов и т. п. Внутри помещений создается более или менее привычная земная среда с оранжереями, бытовыми удобствами, рабочими местами. Но затем Циолковский смело уклоняется от этой схемы и вводит проектную мысль в новую парадоксальную плоскость. Он заставляет жить своих героев в космических интерьерах в среде из чистого кислорода и с пониженным по сравнению с земным давлением атмосферы. Как известно, именно по этому пути пошла проектная мысль создателей американских «Аполлонов», что, таким образом, повторило идею Циолковского. Приоритет нашего ученого здесь неоспорим.

Американские инженеры и конструкторы заимствовали у Циолковского и другую техническую и конструктивную идею. Их космические корабли,

так же как и космические ракеты Циолковского, — многоразового использования. К. Э. Циолковский по сути описывает «Шаттлы» за 60 лет до их действительного создания. Конструктивная же проработка «Шаттлов» была, вероятно, заимствована американцами, как теперь стало известно, из публикации [5], у известного советского авиаконструктора Мясищева. Поразительна и другая деталь принципиального решения космических аппаратов американскими разработчиками. Их корабли серий «Меркурий», «Джемини», «Аполлон» так же как и ракеты Циолковского, спускались при посадке из космоса на воду: но не в горное озеро, как у Циолковского, а в воды Тихого океана.

К. Э. Циолковский стоит в одном ряду с такими великанами мысли и духа, как Леонардо, Галилей, Джордано Бруно, Коперник. Так же как и эти великие энциклопедисты, основоположник космонавтики обладал провидческими данными. Созданная им программа освоения космического пространства — это колоссальный по сути своей проект деятельности человечества на тысячелетия вперед. Это концепция стратегии выживания цивилизации. Суть ее в заселении необъятных просторов космоса, в пространственной экспансии человечества. Именно его географическое расширение позволит решить большие проблемы, поставленные уже сегодня: а) перенаселение Земли, б) экологические катастрофы, в) истощение ресурсов, г) угроза уничтожения цивилизации. К. Э. Циолковский призывает видеть решение этих вопросов, известных ему уже и тогда, в освоении неограниченных ресурсов космоса. Ни одна социальная, экологическая или экономическая теория с чисто земными мерками их приложения не способна радикально решить эти проблемы. Проект К. Э. Циолковского состоит в перенесении системы координат в иную плоскость, каковой является пространство Вселенной. Нет, ни сфера разума Вернадского (ноосфера, т. е. та же земная жизнь человечества), ни информационный, ни экологический этапы эволюции цивилизации не содержат предпосылок ради-

кального решения насущных вопросов человеческого бытия, не способны избавить человечество от катастрофы. Ключ решения — в космическом будущем человечества. Первым на это указал в своих гениальных проектах К. Э. Циолковский.

Для архитектора и дизайнера творчество К. Э. Циолковского имеет такое же непреходящее значение, как и для философа, биолога, социолога, инженера и предшественников многих других профессий и видов деятельности. Основной урок проектной деятельности Циолковского — нетрадиционность подхода и парадоксальность мысли. Ведь вот, скажем, одна из его статей называется странно: «Со временем Землю разберут до центра». Можно улыбнуться: это причуда гения. Однако, если рассмотреть эту, на взгляд здравого смысла человека абсурдную идею в контексте с остальными работами К. Э. Циолковского, то окажется, что она — часть общего проекта. Весь проект — устройство грандиозного кольца, ожерелья поселений вокруг Солнца. На строительство их уйдет все вещество астероидов, мелких планеток и даже... Земли. В том случае, конечно, если мы принимаем, что человечество полностью переселится в просторы космоса. В таком варианте идея с «разбором» Земли не представляется совсем уж фантастической — другой разговор, что это дело будущих тысячелетий.

Так, К. Э. Циолковский в своих, казалось бы, самых радикальных и фантастических проектах учит по крайней мере трем вещам:

1. Строго следовать в своих предложениях и предположениях из конкретного анализа и детального представления ситуации.

2. Детально прорабатывать свои проектные предложения до такого состояния, когда они легко могут быть переложены на язык конструкции и практически использованы.

3. Четко обосновывать каждое выводимое положение технически, физически, технологически, не создавая, таким образом, беспочвенных и никому не нужных фантазий.

Таковы уроки и опыт творчества К. Э. Циолковского, проектировщика и прогнозиста.

ЛИТЕРАТУРА

1. Промышленное освоение космоса. Сб. трудов/ К. Э. Циолковский; Сост. послесл. и коммент.: Т. Н. Желнина, Л. В. Лесков. М.: Машиностроение, 1989.
2. ШЮРЕ Э. Великие посвященные. Очерк эзотеризма религий: Перев. с фр., 2-е испр. изд. Калуга, 1914.
3. К. Э. ЦИОЛКОВСКИЙ. Человек. Свойства человека. (1917 г.). Архив АН СССР, ф. 555, оп. 1, д. 380, лл. 1—102.
4. SIMMONS G. On the Moon with Apollo 15. A Guidebook to Hadley Rille and the Apennine Mountains. — Washington. NASA, 1971.
5. ПЕТРАКОВ В., ЧЕРНЫШОВ М. Неизвестный «Буран»/Советская Россия, 10 апреля 1991 г. (№ 71).

Получено 30.05.91

Специалисты Харьковского института дизайна помимо заказных работ отдают много сил и времени инициативным разработкам, рискуя и экспериментируя за счет собственных средств. И в первую очередь они разрабатывают изделия для детей.

УДК 629.118.3-053.2:475:061.6(47)

И зимой, и летом

В настоящее время проектный дизайн как бы развивается двумя путями. Первый путь традиционно сложившийся — это «заказной дизайн»; второй — экспериментальный. Нередко дизайнерские проекты, выполненные на заказ, бывают ущемлены в идейном отношении из-за технологических, материальных, финансовых ограничений предприятий-заказчиков. Часто в этих случаях приходится решать только узкие задачи — придать приличный вид готовой продукции, а то и вовсе устаревшему изделию.

Авторы представленной здесь разработки давно избрали для себя несколько иную сферу дизайна. Они пытаются что-то предвидеть, спрогнозировать, а иногда и пофантазировать.

Опыт проектирования детских транспортных средств на протяжении ряда лет подсказал авторам новые пути решения этой проблемы. Была поставлена двойная задача: создать новый образ вещи (нечто вроде велосипеда) и одновременно изделие, которое способствовало бы не только физическому развитию детей, но помогало бы им в приобретении навыков конструирования и комбинаторного мышления в процессе игры.

Предполагается, что созданное изделие — детский универсальный велосипед «Тролль» — благодаря принципу трансформации расширит ассортимент детских трехколесных велосипедов и будет использоваться в различные времена года, и зимой, и летом. Это будет и велосипед, и велосипед, и снегокат.

Изделие состоит из следующего ряда элементов:

- колес с накладками;
- передней вилки с рулем;
- сиденья;
- задней вилки;
- спинки.

Руль велосипеда выполнен из двух пластмассовых деталей: Т-образного основания и накладки. На передней плоскости руля имеется ниша с ручкой и кассетой для шпагата. При необходимости родители (или партнер по игре) берут велосипед — или велосипед, переделанный в снегокат — «на буксир».

Руль крепится к передней вилке, имеющей для прочности ребра жесткости. Универсальный узел крепления педалей позволяет унифицировать ряд деталей. Так, накладки-диски крепления педалей на переднем колесе в варианте велосипеда и велосипеда трансформируются в плоскости для передвижения по снегу на снегокате. С этой целью диски колес имеют по три направляющих.

Сиденье вместе с задней вилкой представляет собой основу велосипеда. При изменении угла наклона задней

вилки происходит трансформация велосипеда с высокой посадкой (370 мм) в велосипед с низкой посадкой (250 мм), что позволяет создавать разнообразные игровые ситуации (см. рис. 3—4).

Учитывая физиологические особенности детей до пяти лет, спинка сиденья выполнена переставной. Для лучшей устойчивости и передвижения в трех игровых ситуациях (велосипед, велосипед, снегокат), и для упрощения изготовления прессформ все три колеса одинаковые.

Преобразование велосипеда в снегокат и велосипед требует применения

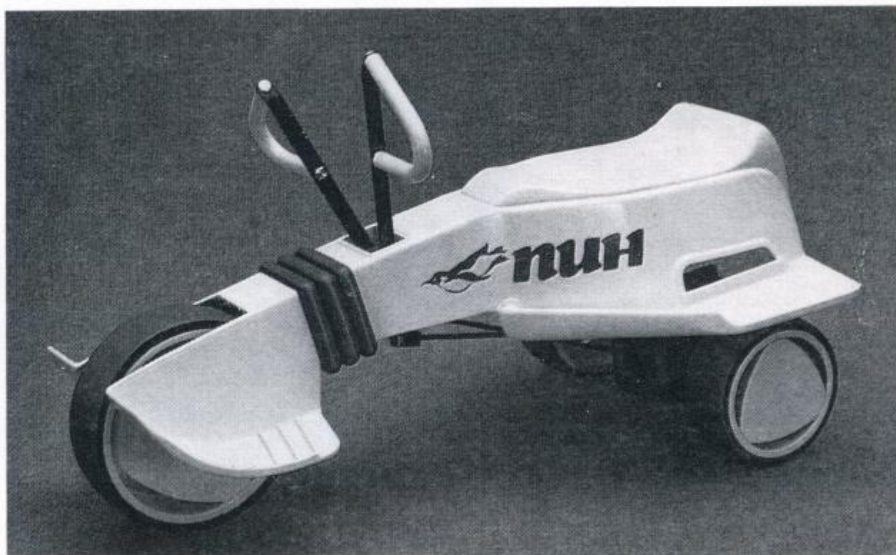
ключа и дополнительной детали крепления — они находятся в контейнере спинки. Операция перестановки несложная — ее может произвести и ребенок в течение 10—15 минут.

Второй проект детского транспортного средства — велокат «Пин» — по-

1. Универсальный велокат «Пин»

2. Трансформация велоката в детские сани

Дизайнеры: О. А. ЛАЗАРЕНКО,
А. Н. ЛЫСЕНКО. Конструктор
Я. С. ВИСМАН





3—5. Детский универсальный трехколесный велосипед «Троль», который может трансформироваться в велосипед и снегокат

3

4



Дизайнеры:
О. А. ЛАЗАРЕНКО,
А. М. ХАЙНЗОН.
Конструктор: Я. С. ВИСМАН.
График: О. А. ДЖАНИКЪЯН

5



явился как итог реализации идеи по созданию новой объемно-пространственной структуры изделия, обладающего совершенно новыми потребительскими функциями. Попутно решались вопросы упрощения конструкции, повышения ее технологичности и снижения материалоемкости. Велся и поиск новых материалов.

Хотя в велокате «Пин» все поставлено «с ног на голову», — ножное управление и ручной привод — это не идея ради идеи. Как показал художественно-конструкторский анализ игротехнических средств, предназначенных для развития двигательной активности детей, большинство игрушек этого типа рассчитаны только на развитие мышц ног. А детям с трехлетнего возраста требуется всестороннее физическое развитие с включением в работу всех групп мышц. В этом плане велокат «Пин» может оказаться очень полезным игровым средством.

Дети сейчас больше увлекаются космическими кораблями, фантастическими объектами. «Пин» в какой-то мере — представитель мира фантазии. Это очень простая, но в то же время, многофункциональная игрушка, дающая больше возможности для детского воображения. Она состоит из четырех основных узлов:

- передней вилки;
- сиденья;
- блока рычажного механизма движения;
- колес.

Передняя вилка — это пластмассовая деталь в виде двух крыльев с прорезью для крепления переднего колеса. Крылья передней вилки, их плоскости выполняют функции подставки для ног и рулевого управления. Под сиденьем находится блок рычажного привода.

Одной из главных особенностей данной разработки является возможность трансформации велоката в сани. Для этого необходимо снять блок рычажного привода и колеса. Корпус изделия будет выполнять функцию саней, а плоскости крыльев — опоры для ног.

Эти два изделия рассчитаны на современную технологию и могут быть освоены промышленными предприятиями, имеющими оборудование для формирования крупных пластмассовых деталей. Для предприятий, имеющих ограниченные возможности пластмассового производства, могут быть разработаны упрощенные конструкции и осуществлена доводка каждого из этих изделий без изменения внешнего вида.

О. А. ЛАЗАРЕНКО,
дизайнер,
Харьковский институт дизайна

ОТ РЕДАКЦИИ

Не в первый раз харьковские дизайнеры рассказывают о своих инициативных разработках для детей. Мы имеем сведения, что предыдущие публикации принесли определенную пользу: нашлись заводы, рискнувшие взяться за внедрение велосипедов.

Кто последует их примеру на этот раз!

Сообщаем адрес разработчиков: 310024 г. Харьков, ул. Пушкинская, 68. Харьковский институт дизайна.

внешнюю, физическую энергию, в противоположность церковному пониманию света как силы онтологической, как мистической причины существующего.

— Ты хочешь сказать, что в западной живописи предмет есть сам по себе, а свет сам по себе, и соотношение между ними — случайное: предмет только освещается светом, и потому светлые места, в частности блики, могут прийти где угодно. Они случайны в отношении к предмету, но взаимное отношение их не случайно, и оно определяет некоторый другой предмет, да, предмет среди предметов — световой источник.

Единством перспективы художник хочет выразить единственность зрителя как предмета, а единством светотени — предметность источника света. Мне хорошо понятна позитивистски-уравнительная задача этой живописи: для нее нет иерархии бытия, и озаряющий свет, равно как и соизмеряющий дух, она хочет отождествить с внешними предметами, укладывая их в одной плоскости условного. Но как же в итоге, формулировать задачу обратную?

— Прежде всего, сама западная живопись отступает от своего задания, она лучше, нежели ее собственный дух — руководитель. Вот, перспективу она хоть и провозглашает, но в высоких произведениях сознательно отступает от перспективных норм. Так и с единством освещения. Если бы она до конца признала освещение случайным, я хочу сказать, если бы только освещенная, но ничуть не произведенная светом — была бы совершенно непонятна нам; художник провозглашает соотношение света и формы произвольным, но на самом деле берет освещение не какое попало, а некоторое нарочито подобранное, ибо чувствует, что только оно дает правильную лепку форм. Одно освещение форму проявляет, а другое — искажает, и значит, по тайному ощущению художника, форма, как зрительное явление, дается ему светом, причем может быть дано хорошо, а может — неудачно. Но теперь, что значит это «хорошо», как не полусознательно сказанное онтологично? И потому, коль скоро глубокому художнику требуется, он нарушает, сознательно нарушает — единство светотени, лишь бы лепка форм была возможна существенной.

(Продолжение следует)

Иконостас

— Насколько понимаю, ты усматриваешь в западном искусстве расщепление иконописи, причем одни стороны иконописи односторонне осуществились в католической живописи, а другие — в протестантской гравюре. Что касается до изобразительной плоскости, то иконопись осуществляет, по-видимому, на самом деле притязания гравюры: в отношении плоскости иконописи, ты хочешь сказать, есть то, за что гравюра хочет выдать себя, и даже есть в превосходной степени. Но ведь такую поверхность, т. е. твердой и недвижимой, представляет стена, каменная стена — символ онтологической неизблемости. В этом отношении стенопись — да, она соответствует выставленному требованию, но ведь икона не всегда, даже преимущественно, пишется не на стене...

— А на чем же?
— Ясно, на доске.

— Нет, потому что первая работа иконописца превратить доску в стену. Вспомни: первый ряд действий к писанию иконы, так называемая заготовка доски в своей совокупности ведет к левкаске. Самая доска, тщательно выбранная, хорошо просушенная и имеющая с передней стороны углубление — ко ваче же, — окруженное рамой — полями, укрепляется с оборота от возможного покоробления поперечными шпонками. Залевкасают же ее семью последовательными действиями так: сперва царапают в клетку ее лицевую поверхность чем-нибудь острым — шилом или гвоздем, затем проклеивают хорошо сваренным жидким клеем, затем, когда она просохнет, наклеивают паволоку, т. е. холст, или серпанку — редкую льнявую ткань, для чего доска намазывается клеем уже более густым, а сверху паволока, хорошо приглаженная, снова наводится клеем. Спустя сутки доска побелится, на нее наводится побел — хорошо размешанная жидкость из клея и мела. Когда побел высохнет, то в течение трех-четырех дней доска левкасится, причем грунтовка левкасом производится в шесть-семь раз; левкас делается из побела, к которому прибавляется 2/5 кипяченой горячей воды, немного олифы, т. е. вареного масла, и мела; левкас наносится на доску гремиткой, т. е. широким шпателем, и после каждой левкаски доске надлежит хорошо просохнуть. Далее идет левкавка залевкашенной поверхности, т. е. шлифовка мокрой пемзой в несколько приемов, между которыми левкас должен быть просушиваем, и наконец — сухая шлифовка, сухим куском пемзы и окончательная отделка поверхности шпательной, в настоящее время, мелкой шкуркой — стеклянной бумагой. Только теперь изобразительная плоскость иконы готова. Ясное дело, это не что иное, как стена, точнее — стенная ниша, но только в иконной доске гущенно собраны совершенные свойства стены: эта поверхность, по своей белизне, тонкости структуры, однородности и проч., есть эссенция стены, и потому она допускает на себе в совершеннейшем виде род живописи, признаваемый самым благородным, — стенопись. Иконописи исторически возникла из техники стенописной, а по существу есть самая жизнь этой последней, освобожденная от внешней зависимости стенописи от случайных архитектурных и других стеснений.

— В таком случае обычный прием стенописцев наводить рисунок на стенную поверхность острием, собственно выцарапывать его, ты и думал истолковать как гравюрный момент церковного искусства. Конечно, это процарапывание контуров в стенописи есть гравюра, но что соответствует ей в метафизически уплотненной стенописи?

— Да, иконопись начинается именно такой же гравюрой; сперва иконо-

писец рисует углем или карандашом перевод изображения, т. е. церковнопредельные контуры, а затем нарисованное графически графически, т. е. гравируется иглою, вставляемой в конец маленькой палочки; да ведь само слово *Урдуци* значит «режу», «надрезаю», «царапаю», «графировую»; а *Урдуци* — гравирующая игла. Эта графья — инструмент древний, орудие древний, терпящийся в веках, вероятно, в том или другом виде самое первое орудие изобразительного искусства. А знаменитый так рисунок признается у иконописцев наиболее ответственной частью работы, особенно в отношении складок: ведь называемые перевод — это значит передать множеству молящихся свидетельство Церкви об ином мире, и малейшее изменение не только линий, но и тончайшее — их характера придает этой овлеченной схеме иной стиль, иную духовную структуру. Знаменщик чувствует себя ответственным за целостность иконописного предания, т. е. за правдивость онтологического свидетельства, и притом в самой его общей формуле. Рисунок озаменован, но это есть еще чистая ответственность, почти даже невидимая, произведение осязательного порядка. В дальнейшем эта схема должна получить наглядность — стать зрительной, и знаменованная доска попадает от знаменщика в руки различных мастеров...

— По-видимому, «различных» — при ремесленном исполнении, при массовом производстве. Если так, то к сути иконы, как художественного произведения, эта различность не относится.

— Ты затрагиваешь очень существенные вопросы, и придется сказать несколько слов на твоё сомнение. Прежде всего, икона не есть художественное произведение, произведение самоодовольствующего художества, а есть произведение свидетельское, которому потребно и художество, и наряду с ним другим. Так вот, то, что ты пренебрежительно обозвал массовым производством, тоже относится к сути иконы, ибо свидетельству надлежит просочиться в каждый дом, в каждую семью, сделаться подлинной народной, возгласить о Царстве Небесном в самой гуще повседневной жизни. К технике иконописания существование принадлежит и возможность быстрой в работе, иконы же преимущественно тонкого письма, например, Строгановские, конечно, характерны для века, обратившего святых в предмет роскоши, тщеславия и коллещионерства.

Теперь далее, о специальности иконных мастеров. И это не определяется только внешними причинами; икона, даже первообразная, никогда не мыслилась производением уединенного творчества, она существовала принадлежностью соборному делу Церкви, и даже если бы по тем или иным причинам икона была от начала до конца написана одним мастером, то какое-то идеальное соучастие в ее написании других мастеров подразумевалось: так, литургия служится соборно, но если бы почему-либо литургия совершалась только один священник, то все-таки участие епископа, других священников, диаконов и других служителей идеально подразумевалось бы. Живописец иногда бывает вынужден предоставить часть своей работы другим, но подразумевается, что пишет он индивидуально; иконописец же, наоборот, иногда вынуждается работать обособленно, но соборность в работе непременно подразумевается. Ведь отсутствие соучастников требуется ради единства индивидуальной манеры, а в иконе — главное дело в незамутненности сорбонно передаваемой истины; и если вкладывающаяся субъективные трактовки будут в иконе взаимно уравновешены, если мастера будут взаимно поправлять друг друга в произвольных отступлениях от объективности, то это-то и требуется.

Предоставление знаменщику рисунка, а красок другим мастерам повлечет этим последние развить в себе восприимчивость, не повреждая той стороны иконы, которой в особенности надлежит быть верной Преданию. Но далее и красочная часть иконописи разделяется между личностями и доличностями. Это — очень глубокомысленное деление — по принципу внутреннему и внешнему, «я» и «не я» — человеческого лица, как выражения внутреннего жизни, и всего того, что не есть лицо, т. е. что служит условием проявления и жизни человека — весь мир, как созданный для человека. На иконописном языке лицо называется ликом и всё прочее, т. е. включая сюда тело, одежды, палаты или архитектурный стаффаж, Деревья,

объект. Иконописец идет от темного к светлому, от тьмы к свету. Ведь наше осуждение иконописной техники было сделано именно ввиду этой особенности ее: овлеченная схема, окружающий свет, дающий силуэт — потенцию изображения и его цвета, затем постепенное проявление образа, его форма, его расчленение, лепка его объема через просветление. Последовательность накладываемые слои краски, все более светлой, завершающаяся пробелами, движениями и оттенками, создают во тьме небытия образ, и этот образ — из света. Живописец хочет понять предмет как нечто само по себе реальное и противоположное свету: своего борьбою со светом, т. е. тенями, при помощи теней, он обнаруживает зрительно себя, как реальность. Свет, в живописном понимании, есть только повод самообнаружения вещи. Напротив, для иконописца нет реальности самого света и того, что он производит.

Чтобы получить индивидуальность вещи, зачем что-то отрицать, да и нечего отрицать, ибо, пока она не создана светом, да тех пор ее вообще: конкретность же свою она получает не путем отрицания, а положительно, творческим актом, вытравливанием света. Ничего не было; творческим актом стало нечто, положительное ничто, зародыш, зачаток вещи; и, произведенный светом, он начинает формироваться, лепиться, пока не проявится световое образование. То, что наиболее существенно определяет форму, просветляется наиболее; менее значащее — и просветлено менее. А точнее, на чем почил свет, то и выступило в бытие в меру просветленности, бытие, конкретность, индивидуальность — положительны, Божественное «да» миру, осуществленный творческий глагол, потому что глас Божий воспринимаем нами как свет, а небесная гармония — как движение светил. Не без причины глубококие поэты прослышавшая в свете звук. А в том, что Богом недосказано, что сказано воплотило, мы видим меньший свет; но и меньший, он всё же свет, а не тьма: полная тьма, полная тень абсолютно невосприимчива, ибо не существует, есть овлеченность. И не без причины один выдающийся гравер нашего времени самые глубокие тени, так же как и невидимое, но присутствующее в сознании, передает — не изображает, а именно передает — отсутствием краски, абстрактной близкой бумаги. В конце концов все сводится к тому, верить ли в онтологическую первичность и самоодовольчивость мира, самосоздающегося и саморасчленяющегося, или же верить в Бога и признавать мир Его творением. Возрожденская живопись, хотя и не всегда последовательна, служила первому миропониманию, а иконопись избрала своей основой второе. Отсюда различия их в приемах.

— Это вытекает из всего предыдущего, но желательнее подвести итог разъяснению, что нужно думать о свете в западных произведениях, потому что в них ведь свет есть, даже световые удары в виде бликов.

— Да, это вопрос существенный. Но чтобы ответить на него по справедливости, необходимо твердо помнить, что западное искусство ни в одной своей особенности, т. е. противоположности иконописи, никогда, даже в самых крайних своих течениях, не было до конца последовательным.

Иконопись есть чисто выраженный тип искусства, где все одно к одному: и вещество, и поверхность, и рисунок, и предмет, и назначение целого, и условия его создания; эта связность всех сторон иконы соответствует органичности целостности церковной культуры. Культура ренессансовая в глубочайшем существе своем экилетична и противоречива; она аналитично дробна, сложена из противоположающихся и стремящихся каждый к самостоятельности элементов. Не иначе обстоит и с ее искусством: оно держится — в своем отрицании теократической цельности жизни — соками средневековых своих корней, и если бы вплотную стало вырывать из себя питающие его традиции, то пришлось бы к простому самоубийствованию.

Взяли хотя бы самое простое: много ли осталось бы от возрожденского искусства, если бы были исключены из него религиозные сюжеты, и что двигало бы его, если бы изъять церковные побуждения? Тут не место входить в эти вопросы. Я хотел сказать только, что не всегда, но во всем это искусство держится своего собственного воззрения на свет как на

БИС-12 / ЭНЦИКЛОПЕДИЯ 1991

БЕРЕГИТЕ ЗЕМЛЮ

Такий смыслгом был наполнен 5-й международный дизайнерский конкурс в Осаке (1991), объявленный Японским фондом дизайна и проходивший под названием «Земля».

Жюри конкурса под председательством известного японского дизайнера графика Мацутеру Аоба, отобрало из нескольких сотен присланных работ, 47 проектов для рассмотрения на последнем этапе. Шесть первых премий распределены следующим образом.

Гран-при (35.000 долларов) и премия Премьер-министра Японии получили два автора — французский дизайнер Иона Фридман и Эда Шауэр (Германия) за проект легких построек «Крыши для людей».

Премию министра международной торговли и промышленности (11.250 долларов) — Хироу Окубо (Япония) за устройство, помогающее слепому передвигаться по земле.

Премию губернатора префектуры Осака (11.250 долларов) — Хелен Ламоре (Нидерланды) за комплект емкостей из прессованных листьев, названных «Плавающие листья».

Премию мэра г. Осака (11.250 долларов) — Паоло Гарбуля (Италия) за разработку под названием «Земля: инструкция по использованию». Это открытки с впредсоставленной в них табличкой с семенами и описанием способов выращивания.

Премию председателя Японского Фонда дизайна (11.250 долларов) — Хироко Адаши (Япония) за устройство,

«вытягивающее» энергию из земли.

Приятно сообщить нашим читателям, что в число шести графических работ, отмеченных поощрительными премиями, попал и плакат советского автора — ленинградца Андрея Баранова, преподавателя ЛВХПУ. Свой плакат «Земля» он сопроводил комментарием: «Человек принадлежит Земле,

Земля принадлежит Космосу — человек существует между небом и землей. Бездумное, расхитительное обращение человека с землей может разрушить окружающий его мир природы и в конечном итоге и его самого». 13 октября 1991 года в Осаке состоялось торжественное вручение наград. (На снимке — плакат А. Баранова.)



мом мире! Давайте осознаем, наконец, что завоеванная августовской революцией свобода требует новых и новых наших усилий, работы ума и рук. Но как и куда лучше приложить эти усилия?

Со своей стороны, редакция предлагает вам выступить со своими соображениями в журнале. Представьте себе, что «ТЭ» — это свободная трибуна дизайнеров. Напишите нам письмо и мы его опубликуем в первых номерах нового, 1992 года.

ПЛЕНУМ В РАУБИЧАХ

В течение трех дней, с 15 по 17 октября, в местечке Раубичи, плетом Минском, работал очередной пленум правления Союза дизайнеров СССР. Обсуждались вопросы подготовки ко второму съезду СД СССР. В частности — тезисы доклада, с которым на съезде выступит председатель СД СССР И. А. Зайцев, об основных направлениях деятельности творческого союза в условиях рынка; обновленный устав СД СССР; организационные вопросы.

К сожалению, пленум не определил точно срока очередного съезда, сославшись на неопределенность политической обстановки в стране.

БУДУЩЕЕ — ЕДИНСТВЕННАЯ НАША ЦЕЛЬ

Под таким девизом, вдохновлявшим когда-то двух русских художников-авангардистов Александра Родченко и Варвару Степанову, в ноябре в Москве в Музее изобразительных искусств имени А. С. Пушкина проходила выставка их произведений. Она была посвящена 100-летию А. Родченко.

На выставке мы снова увидели уникальные фотографии, документы, репродукции работ этих замечательных художников.

Летом (май-июль) выставка под названием «Будущее — единственная наша цель» проводилась в Вене, в Музее прикладного искусства.

1. Как получилось, что вы стали дизайнером — случайно или по призванию? А может быть, по расчету?
2. Где вы предпочитаете работать? На государственной или в независимой организации?
3. Как вам работаете? Что мешает больше всего?
4. Что вы намерены предпринять, чтобы «пойти в гору»?
5. Что вообще следовало бы сделать для заметного скачка в развитии дизайна в нашей стране? Что сделали бы вы, если бы были директором или тем более — «президентом»?

Пишите нам, выступайте на нашей свободной трибуне. Ваше выступление ваши коллеги прочтут в последующих номерах.

НАПИШИТЕ НАМ ПИСЬМО

Уважаемые коллеги!

Накануне Нового года вполне уместно поразмыслить над тем, как мы будем жить и работать в наступающем году. Что будет с дизайном у нас в стране, как пойдут дела в промышленности, в экономике, в работе у каждого из нас?

Хватит нам жить в непредсказуе-

С НОВЫМ УЧЕБНЫМ ГОДОМ!

На кафедре «Дизайн и эргономика» при ВНИИТЭ начался новый учебный год курсов повышения квалификации.

Слушатели пройдут полугодовой курс «Совершенствование методов и практики дизайнерского и эргономического проектирования», включающий лекционный курс и работу в проектном семинаре.

Проектно-педагогическую деятельность проводят специалисты высокой квалификации.

Кафедра предоставляет возможность получить последнюю информацию, так как располагает обширным библиотечным фондом, включая зарубежные журналы по дизайну, эргономике и смежным дисциплинам, имеет уникальный справочно-информационный фонд.

Стоимость обучения одного специалиста по полугодовой программе — 780 руб.

За время обучения специалиста за ним сохраняется средняя зарплата по месту работы. Командировочные расходы, оплата проезда к месту учебы и обратно, проживание в гостинице осуществляются предприятием или организацией по месту основной работы.

Кафедра размещает слушателей в гостинице.

Заявки просим направлять по адресу: 129223 Москва, ВДНХ СССР, корп. 115, ВНИИТЭ. Кафедра «Дизайн и эргономика».

Телефоны для справок: 181-99-48, 187-88-49, 155-45-37, 155-45-45.

Уважаемые коллеги!

Учеба на кафедре поможет вам повысить профессиональный уровень, что является не только вашим личным жизненным успехом, но успехом предприятия, которое направило Вас на обучение, и где Вы будете эффективно реализовывать полученные у нас знания.

И директору предприятия, и Вам надо быть готовым к работе в условиях рынка на уровне мировых стандартов.

Ждем встречи с Вами на нашей кафедре.

ВНИМАНИЮ УЧАСТНИКОВ
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ!

"Бюллетень иностранной
коммерческой информации"
(БИКИ)



НАШ ГОСТЬ СТЕНЛИ РЕЗНИКОФФ

По инициативе Союза дизайнеров Украины в трех городах страны — в Киеве, Санкт-Петербурге и Москве — в сентябре—октябре этого года проводилась персональная выставка работ американского дизайнера из Калифорнии Стенли Резникоффа.

В Москве эта выставка размещалась в помещении Центра технической эстетики. Специализация Стенли-дизайнера — игрушки.

Но работы его далеки от наших традиционных представлений о дизайнерских игрушках. Стенли — изобретатель, выдумщик, художник. Он проектирует не игрушки, а игры, он материализует знания и навыки, которым нужно научить детей в школе, в музее, на улице.

Стенли Резникофф сам рассказывал и показывал зрителям свои игрушки, и эти встречи с «живым» автором были особенно интересны москвичам.

В следующем номере «Технической эстетики» мы расскажем об этом удивительном человеке более подробно.

ПОКУПАЙТЕ КАРТОТЕКУ ЭТАЛОНОВ

Цвет эмалей и красок, как известно, эталонируется. Нормирование и контроль цвета большинства марок эмалей и красок проводится посредством образцов цвета в «Картотеке образцов (эталонов) цвета лакокрасочных материалов» (ТУ 6-10-1449-85).

Наименование и нормы цвета по «Картотеке» конкретных марок эмалей (красок), выбранных для окрашивания изделий, приводятся в нормативно-технической документации на эмали.

«Картотеку образцов (эталонов) цвета лакокрасочных материалов» и ее отдельные эталоны можно приобрести по следующему адресу:

150044, г. Ярославль, Полушкина Роща, 16, научно-производственный кооператив «Антей» при ПО «Лакокраска».

Комплект «Картотеки» стоит 1576 руб., один эталон — 4 руб. 50 коп.

ТУ 6-10-1449-85 «Картотеку образцов (эталонов) цвета лакокрасочных материалов» можно приобрести по адресу:

257136, г. Черкассы, ул. Шевченко, 205, отделение НИИТЭХИМ.

- единственная в СССР всесоразная газета, публикующая практически всю гамму мировой экономики, коммерческой информации, поступающей в редакцию по круглосуточно действующим каналам факсимильной связи из корпунктов в Нью-Йорке, Лондоне, Париже, Бонне, Токио и Дели.

БИКИ - это 104 рубрики информации по:

- ценам мировых товарных рынков, биржевым и валютным котировкам;
- современному состоянию и перспективам развития мировых рынков машин и оборудования, промышленного сырья и топлива, сельскохозяйственных и лесных товаров;
- НИОКР, передовым технологиям, патентам, лицензиям, новым материалам;
- деятельности ведущих компаний;
- готовящимся в СССР и за рубежом ярмаркам и выставкам.

Публикуются нормативные акты, регулирующие внешне-экономическую деятельность советских предприятий.

На страницах БИКИ Вы найдете рекламу иностранных фирм и советских предприятий.

БИКИ выходит с 1948 г. три раза в неделю на 8 полосах.

Стоимость годовой подписки - 312 руб.

Справки о подписке на БИКИ и рекламе по тел.: 143-04-58

Подписка принимается также всеми отделениями связи и агентствами "Союзпечать". Индекс - 50008.

Адрес редакции:

119285, Москва, Ул. Пудовкина, 4

Телефон: 64411380. Телеграмм: 207776 ДОХОД

Факс: 147-43-00, 143-22-24, 143-02-71

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ НА «МОСКОВСКИЙ СТИЛЬ»

«Московский стиль» — журнал и газета — это:

- самое красочное издание по моде в нашей стране;
- новейшая информация о событиях в мире моды;
- точные выкройки на самые разные фигуры;
- возможность связать модель из «Бурда моден»;
- советы по перделке одежды, рукоделию;
- игрушки, сумки, украшения — своими руками.

Дешевый и надежный способ быть хорошо одетым — шить по выкройкам. «Московского стиля».

Распространением журнала занимается Центральное рознично-подписное агентство «Союзпечать», арендное предприятие «Находка». Редакция заключает договора на распространение изданий с организациями и частными лицами.
Цена 1 номера газеты — 4 р. 50 к.

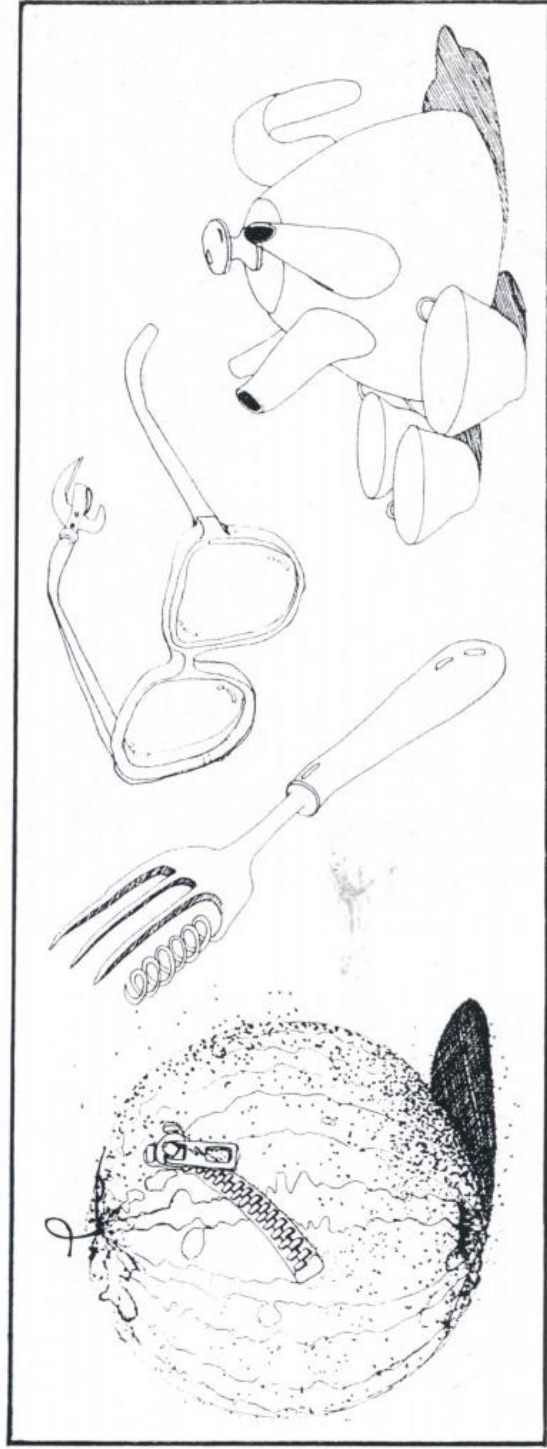
Контактные телефоны по вопросам подписки и распространения: 205-39-00, 396-79-13, 475-91-12.

ШУТИТЬ РАЗРЕШАЕТСЯ

Шестой номер подряд мы публикуем юмористические упражнения остро-социально мыслящих дизайнеров. В последнее время и в «братских» дизайнерских журналах — чехословацком

«Промысловы дизайн» и польском «Библиотека взорнитства» — тоже появились «Странички юмора» с рисунками известных тамошних дизайнеров (тешии себя мыслью, — под нашим влиянием).

В. А. ХАРЧЕНКО.



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ОПУБЛИКОВАТЬСЯ!

Правление предлагает опубликовать ваши работы в рекламно-коммерческом буклете Московской организации Союза дизайнеров СССР. Принимаются слайды любого размера. По желанию автора они будут после издания буклета или возвращены, или оставлены в слайдотеке МОСД СССР в качестве выставочного и рекламного фонда.
Телефоны для справок: 290-64-05, 202-74-02.

Read in issue:

"Moscow Style" for everybody. An interview with L. V. Orlova, editor-in-chief of the "Moscow Style" magazine//*Tekhnicheskaya Estetika*.—1991. N 12.—P. 4—6: 2 ill.

Many new magazines and newspapers get out of print daily. But only fashion magazines are scarce in the country. "Burda modern" magazine is too expensive and cannot be widely spread and used by many people.

This magazine interviewed Orlova L. V., editor-in-chief, who initiated publishing "Moscow Style", a new fashion magazine. For a long time she has worked for official newspapers and magazines getting more and more experience. She was always responsible for articles about domestic life and fashion, and received hundreds of letters from the readers. Very soon she came to the conclusion that there is a gap between beautiful ideas of designers and artists and those items which were accessible to the people, hence our domestic life and the level of its culture were and are very low.

She also worked for the "Fashion Magazine", subordinated to the Ministry of light industry. Along with this work she published a book—"ABC of fashion". She had worked very efficiently for the "Fashion Magazine" for four years, but she decided to quit it and become an independent publisher and to be free from the above ministry in the choice of topics, authors, fashion designers, and artists. The founder of this magazine is the "XXI-st Century Association". In the world there is a lot of various fashion magazines, but in the Soviet Union there is no more than three-four magazines, which is surely not enough. The interests of the individual were never taken into consideration by the state. Now since economic situation is critical in the country, the prices are rising, people cannot buy clothes, textile and other necessities of every day life. "Moscow Style" magazine intends to help people make things for their children and for themselves. It will be out of print four times per year, and there will be a mini-magazine as well, a kind of newspaper which is already out of print.

There is also a contract with Russian TV to make a special "Moscow Style" program. Later on it is intended to publish specific editions for youngsters, for men, for the plump, etc. The office maintains contacts with other organizations which

are engaged in fashion design. Of late the first Academy of fashion was set up, and two Fashion Museums as well.

MELNIKOV L. N. Some thoughts on Tsitolovsky//*Tekhnicheskaya Estetika*. — 1991.— N 12.— P. 6—10: 9 ill.

20 years had passed since Yuri Gagarin's first Space flight. UNESCO has announced the year of 1992 the International Year of Astronautics. There is a great interest for everything related to space flights, and naturally to the personality of Tsitolovsky, the father of astronautics. His heritage is rich, voluminous and valuable. His work proves that he was a profound scientist, bright designer, and great artist. He was modeling the state of weightlessness, as if he were on board the Space ship. He describes in detail various jobs inside and outside the ship. It is a new world, where people are kind of swimming, where they do not need many things necessary on the Earth. They can work without tables and chairs, they can sleep without pillows and blankets, swimming like fish. The work outside the Space ship is also pleasant, since it does not require an uncomfortable posture, and the man is free in his movements. Describing his unearthly paralyze Tsitolovsky reconsiders the necessity of the clothes for people. In his ethereal towns climatic conditions would be constant with temperature of about 30°C, with no rains, storms, or mists, with constant sunny light, and with luxuriant vegetation.

Tsitolovsky considered that all would be equal in Space, and he saw a solution of the problem of social justice through wide mastering of Space. It was a philosophical approach to solving a radical social task in a new living environment. He also has left a lot of books and projects about flights to the Moon, to asteroids, from planet to planet, etc. He wrote about the development of a biological essence of the future human being, about supreme being of the Universe, showing the limit of the human being evolution, even though it could not be attainable. Tsitolovsky also designed a space-suit for those working in a vacuum outside the ship. His description of the people on the moon has a lot in common with what American astronauts experienced there. His ideas of Space installations are very close to the present day knowledge. The problem of form was of great importance, since it depends on environmental conditions (weightlessness), technological factors (durability), and commercial factors (cost). In this case Tsitolovsky considered

a long cylindrical tube as the best form for Space installations, even though he described some other configurations as well—spheres, cones, toroids, ellipsoids. American engineers and designers used his ideas for Appollos and Shuttles. And Tsitolovsky's rockets, like American space ships, also were supposed to come down from Space on water, but not to land. K. E. Tsitolovsky could be compared with such genius of thought as Leonardo, Galilei, Geordano Bruno and Kopernik. His program of mastering Space would require a thousand years of humankind activities. His most phantastic projects teach us at least three things:

1. Proposals and suggestions should strictly follow a concrete analysis and detailed representation of the situation.
2. Project proposals should be worked out to such an extent that they could be easily presented as structures, designs and used in practice.
3. It is necessary to substantiate every position technologically and physically, without creating unnecessary and ungrounded phantasies.

ZHELANNAYA N. V. The horizons of futurodesign//*Tekhnicheskaya Estetika*. — 1991.— N 12.— P. 1—3: 4 ill.

Our notions of the Future are often presented by designers in their advanced projects. And we would like to see what project tasks could confront design in future, what would be the objects of design and what would be the means to solve designers' problems.

First, the environment of the Future will consist of substances, both of natural and artificial origin, existing as complex systems. Second, these could be not only material objects, but also various media, such as fields (biological, informational, energetic, etc.), which have multifunctional influence upon human beings. Third, the environment of the Future could consist of systems with various levels of intellect and ability of selfregulation.

The tasks of futurodesign result from the character of relations between man and environment.

There are four typical situations.

Situation 1. The man as an observer of the environment or its interaction elements.

There are environments, which appear, function and transform independently of the man, having **jure divino**; and there are environments and complex systems, created with the man's participation, having **jure humano**. The man could be: 1) a contemplator in reference to various environments, 2) a subject of cognition, and

3) a subject, influencing environments. In this case the task of projective forecasting is to ensure the closest operational combination of the man and the controlled environment, by inclusion of the man in a certain cycle at a certain time of their interaction.

Situation 2. A dialogue of the man with a complex technological device with artificial intellect. Traditionally, the initiative of such a dialogue is on the man's side, and is usually intended to information, consultations, forecasts, etc.

Artificial intellect devices could be of the type using psychological and biological interaction. Hence, the functions of futuro-environment would have psychological and emotional influence on the man, and could be used for psychological training, biological stimulation, medical diagnosis and help.

Situation 3. A dialogue of the man with a technologically simple object. The character of the dialogue is determined by relations with many things simultaneously. There are two principles of the environment saturation with things: postulative and interpretive.

The first one presupposes saturating environment only with necessary things which are functionally definite and simple. The second principle presupposes saturating environment with things of "free purpose", which could be used differently under different conditions. This principle could help people in developing their creative thinking and abilities.

Situation 4. Futuro-environment as mediator for intercourse of THINKING beings. Communication functions of futuro-environment are very important for representing visually and intelligibly some knowledge, which could be mutually useful and interesting. For a contact with the unearthly mind, the main task of the environment as a mediator becomes a representation of the dialogue participants. There could be various types of representation: adequate, inadequate, compensatory, and characterizing a person as an individual, or as a group representative.

ARONOV V. R. Soviet design in the mirror of history//*Tekhnicheskaya Estetika*. — 1991.— N 12.— P. 21—26: 8 ill.

This article is a second one in a series of articles by the author on the history of Soviet design. It describes the design of the 30-ies, and of the rail transport in particular, such as locomotives, city trams and underground trains which the author discusses in detail.

А между тем, большая ошибка современных реставраторов — видеть в олифе только техническое средство сохранения красок и не учитывать ее как фактор художественный, приводящий краски к единству общего тона и дающий им глубину. Я уверен, что для различения стилей характерны и соответственные заолфики. В частности, не раз приходилось наблюдать, как высокая художественная значительность иконы после снятия древней олифы, с ее золотистой теплою, и покрытия новой бесцветной олифой явно утрачивалась, а икона начинала казаться какой-то подгрунтовкой к будущему произведению.

— Вероятно, и кузнь иконы, т. е. оклад, ризу, венчики, цату, ожерелья, убрис и проч., следует понимать как входящую в художественное целое иконы?

— В некоторых случаях, особенно при кузни современной иконы, она несомненно учитывалась иконописцем и не была внешне соединенной с иконою роскошью; самоцветные камни несомненно тоже могут входить в это целое. Но во многих случаях оклад, риза и прочее были лишь внешними украшениями иконы как предмета, как вещи. Золото и самоцветы — сильные средства художественной символики, чтобы пользование ими было доступно второстепенным мастерам...

— Знаешь ли? Мы с тобой закончили икону до последней отделки и как будто сказано было о всех существенных действиях. Но...

— Тебе кажется, что нечто позабыто?

— Суди сам: один из самых важных предметов обучения в живописи — это тени; теоретики живописи едва ли не наибольшее внимание посвящают именно искусству и приемам накладывать тень; а для художника тот или другой характер теней существенно определяет их стиль. Так естественно выразить недоумение: как это, рассуждая об иконописи, мы ни разу даже не упомянули слово тени?

— Мы несколько не забыли этого слова, но в иконописи ему нет места: иконописец этим темным делом не занимается и теней, конечно, не пишет.

— Но как же? Иконописные образы стоят ведь в каком-то отношении с предметами действительности, и, следовательно, иконописцу неизбежно как-то передать и тени на этих предметах?

— Ничуть, ибо иконописец изображает бытие, и даже благобытие, тень же есть не бытие, а простое отсутствие бытия, и изображать такое, т. е. характеризовать чем-то положительным, каким-то присутствием, наличием бытия, было бы коренным извращением онтологии. Если мир есть художественное произведение своего Творца, а художественное творчество есть проявление богоподобия человеческого, то естественно ждать и какого-то параллелизма между творчеством по существу и творчеством во всечеловеческом и наиболее святого повторяют основные стадии метафизического онтогенезиса вещей и существ. Да и в порядке психофизиологическом было бы странным изображать то, в чем нельзя не видеть просто частичной ослабленности или даже полного отсутствия тех или иных впечатлений.

— Однако ты не можешь отрицать, что в живописи тень и золотая аэра, особенно в акварели это явно, когда светлые места остаются нетронутыми краской, тогда как в тенях краска накладывается. Это и неизбежно, потому что художник идет от света к тени, или от освещенного к темному. Да и метафизически иначе, по-видимому, не должно быть: в онтологии, как и в познании, *omnis determinatio est negatio*, чтобы выработать форму, чтобы дать предмету индивидуальность, *determinatio*, необходимо отринуть некоторую полноту. Познание — анализ, разложение, выделение; познаем вещь, как бы вырезая ножницами ее периферию из окружающей обстановки. Не иначе поступает и живописец. По-моему он при таком способе действия остается вполне верным философом...

— Возрожденской. Все сказанное тобою повторил бы и я. Но ты забываешь, что есть и обратная философия, а следовательно должно быть и соответствующее ей художество. Право, если бы иконописи не существовало, *il faudrait l'inventer*. Но она есть, и так же древняя, как челове-

скалы и проч., называется доличным; замечательная подробность: в понятие лика входят вторичные органы выразительности, маленькие лица нашего существа — руки и ноги. В этом делении всего содержания иконы на личное и доличное нельзя не видеть древнейшего, древнегреческого и святоотеческого понимания бытия, как состоящего из человека и природы; не сводимые друг на друга, они и неотделимы друг от друга: это — первобытная, райская гармония внутреннего и внешнего. Напротив, греховное раздробление твари, противопоставление человека природе в новом искусстве очень отчетливо завершилось разделением живописи на пейзажную и портретную, причем в первой человек сперва подавляется, затем делается аксессуаром и, наконец, вовсе исключается из ландшафта, а во второй — все окружающее его перестает жить своей жизнью, делается только обстановкой, а далее, вслед за нею исчезает из портрета и тело, оставляя отвлеченное от всего мира лицо, целью которого служит только выразительность. Напротив, икона хранит равновесие обоих начал, но представляя первое место царю и жениху природы — лицу, а всей природе, как царству и невесте, — второе. Естественно, что и в этом разделении иконописной работы между личником и доличником нельзя видеть только внешней организации дела и забывать о представляющей через такое деление возможности выразиться многоголосию хорowego начала. О других, иногда выделяемых частях специальных работ, как-то: левашица, подрумяничка, олифичка, позолотчика и т. п. — здесь уже говорить не буду, хотя и эти специальности не лишены внутреннего смысла.

— По-видимому, основным — как философски, так и технически — нужно признать все же деление на работу знаменщика и красочника. Но кому принадлежит фон иконы?

— То есть свет, говоря по-иконописному. Я очень обращаю внимание свое на этот замечательный термин: икона пишется на свету и этим, как я постараюсь пояснить, высказана вся онтология иконописная. Свет, если он наиболее соответствует иконной традиции, золотится, т. е. является именно светом, чистым светом, не цветом. Иначе говоря, все изображения возникают в море золотой благодати, омываемые потоками Божественного света. В лоне его «живем и движемся и существуем», это есть пространство подлинной реальности. И потому понята нормативность для иконы света золотого: всякая краска приближала бы икону к земле и ослабляла бы в ней видение. И если творческая благодать — условие и причина всей твари, то понятно, что и на иконе, когда отвлеченно намечена или, точнее, предначертана ее схема, процесс воплощения начинается с позолотки света. Золотом творческой благодати икона начинается и золотом же благодати освещающей, т. е. разделкой, она заканчивается. Писание иконы — этой наглядной онтологии — повторяет основные ступени Божественного творчества, от ничто, абсолютного ничто, до Нового Иерусалима, святой твари.

— Мне тоже приходило в голову подобное соображение. Но знаешь ли... наоборот: мне казалось, что онтология Церковная и Платоновская так чрезвычайно близки к процессу иконописи и отчасти древней живописи, что эту близость непременно приходится как-то объяснять. И я, зная, что вообще платонизм ориентируется на культ, что его терминология чаще всего есть терминология мистериальная, что его образы имеют посвященный характер и что Академия как-то связана с Элевсиниями, думал видеть в основах онтологических построениях древнего идеализма перенесение на небо художественного творчества земных художников. Не есть ли, хочу сказать, самая онтология только теоретическая формулировка иконописи?

— Если говорить о глубочайшем внутреннем средстве того и другого, то это так; но, ты ведь знаешь, я по существу враждебен мысли о вывождении друг из друга различных деятельностей, да им и не было бы нужды представляться различными, если бы они не были таковыми на самом деле, т. е. возникшими не друг из друга, а из одного общего корня. Мне думается, одна и та же духовная сущность раскрывается как в теоретической формулировке этой иконописи понятиями, так и в письме крас-

ками — этом умозрении наглядными образами. Но во всяком случае есть такой параллелизм. Когда на будущей иконе появилась первая конкретность — первый по достоинству и хронологически золотой свет, тогда и белые силуэты икононого изображения получают первую степень конкретности; до сих пор они были только отвлеченными возможностями бытия, не понятиями, в аристотелевском смысле, а только логическими схемами, не бытием в точном смысле слова (то *πῦρ εἶναι*).

Западный рационализм мнит вывести из этого нечто — нечто и всё: но не так мыслит об этом онтология Востока: *ex nihilo nihil* и нечто творится только Сущим. Золотой свет бытия сверхкачественного, окружив будущие силуэты, проявляет их и дает возможность ничто отвлеченному перейти в нечто конкретное, сделать потенцией. Эти потенции — уже не отвлеченности, но не имеют еще определенных качеств, хотя и суть — каждая — возможность не какого угодно, а некоторого определенного качества. *To ovn ou stalo to di ov*. Говоря технически, дело идет о заполнении внутренних контурных пространств краскою, так чтобы вместо отвлеченного белого получился уже конкретный или, тоньше, начинающий быть конкретным силуэт красочный. Однако это не есть еще цвет в собственном смысле этого слова, это только не тьма, чуть что не тьма, первый проблеск света во тьме, первое явление бытия из ничтожества. Это — первое проявление качества, цвет, еще озаренный светом. По отношению к долинному эта темная краска — каждый раз оттенок будущего цвета — носит название *раскрышки*: долинчик *раскрышка* и прочие места долинного сплошными пятнами, *вприплеску*. Это очень характерная подробность, что в иконописи невозможно мазок, невозможно лессировка, как не бывает полутонов и теней: реальность возникает степенями явления бытия, но не складывается из частей, не образуется прикладыванием куска к куску или качества к качеству; тут глубочайшая противоположность масляной живописи, где изображение образуется и прорабатывается по частям.

За раскрышкою следует *ропсисъ*, т. е. углубление складок одежды и других подробностей тою же краскою, что и раскрышка, в тон, но большей насыщенности света; тогда внутреннее контура, переходя из отвлеченных, становится конкретным; творческое слово явно отвлеченную возможность. Далее идет *пробелка долинного*, т. е. выдвигание вперед освещенных поверхностей. *Пробелка* кладут в три постава краской, смешанной с белыми, причем каждый последующий светлее предыдущего и уже его; Третий, самый узкий и самый светлый постав называется *индога* и *уже* *ожи*. По Другой же терминологии, первые два постава называют *разделкой*, а третий — собственно *пробелками*. Наконец, последней отделкой одежды и некоторых прочих частей долинного служит *разделка золотом*, в более уставной иконописи — *инкопль*, на ассист, каковым словом называется собственно особый клейкий состав из пивной гущи, а в более поздней иконописи — *пробелка золотом творчим*, так называемая *пробелка в перо*. Точно так же *пробелка палат*, *горок* с *кремешками*, *облаков* с *завитками-кокурками*, *дерев* и *проч.*, делается в два-три постава, с *ожиками*; при этом краски кладутся *плавью*, *жиже*, чем на одеждах, в противоположность *ликам*, где накладывают краску *гуще одежной*. Этим устанавливается промежуточная между внутренним миром — *ликом* — и внешним — *привою* — степень реальности одежда как связи и посредствующего бытия между двумя полосоми твари — *человеком* и *природою*.

— Однако, рассказывая о письме иконы, ты забыл сказать о главном — о *ликах*, и вообще о *личном*. Между тем, живопись с этого начинается.

— Да, живопись. А иконопись этим кончается. Впрочем, прежде чем делать выводы, для большей определенности вспомним стадии письма личного. В сущности они протекают в том же порядке, что и при письме доличном. Первая ступень, соответствующая раскрышке, — это *посанки* и *ривание* иконы; это действие в значительной мере определяет основной характер иконы и ее стили. Санкиром или санкирем называется основной красочный состав для прокладки лица. Это не есть краска того или другого определенного цвета; она есть потенция будущего цвета лица, ну, а так как цвет лица бесконечно полноцветен и может быть протолокван

в самые разные стороны, то, понятно, санкир разных иконописных стилей бывал весьма разных оттенков и различных составов. Византийский санкир был серосиний, индийского оттенка, итапо-критский — коричневый, в русской иконописи XIV—XV веков — зеленый, затем он стал темнеть и буреть, ко второй половине XVI века сделался табачным и т. д. Состав его соответственно тоже изменялся: так, санкир вторых строгановских писем составлялся из умбры с белыми, отчасти охры; по способу Панкеллина, состав его определяется из одной драхмы белил, такого же количества охры, такого же количества зеленой краски, углубляемой в стенности, и четверти драхмы черной. Современный санкир составляется из жженой умбры, светлой охры, небольшого количества голландской сажки и т. д. Промышленное лицо есть конкретное ничто его. Когда санкир присохнет, то контуры лица — внешние и внутренние — прохватаются краской, т. е. перейдут из отвлеченности в первую степень наглядности, так чтобы лицо получило первое расчленение. Эти цветные линии носят название *опсис*. Описывается же лицо в иконах различного стиля различной краской. Чем красочнее опись, равно как и роспись долинного, тем дальше икона от графичности, тем менее выражен в ней момент гравюрный, тем она, значит, далее от рационализма.

В XIV веке опись делается лишь местами и притом ярко-красным цветом, подчеркивая контрастом зеленью санкира. Затем опись темнеет, делается более связанной и коричневой, но остается мягкой, живописного характера, а рационализму XVI века соответствует жесткая, словно пером, гравюрного характера опись черной краской. В XVII веке наряду с описью, правдой, не такой заметной, появляется *отборка* (в Греции появлялась *раене*), т. е. серия белильных штрихов вдоль контура, наподобие гравюрных теней. Нужно было сказать еще, что глаза, брови, волосы, борода и усы наводятся составом вроде санкира, но более темным, называемым *рефтью*. Далее идет *плавка* лица, соответствующая в долинном *пробелке*. Светлые места личного — *лоб*, *щеки*, *нос* — покрываются жидкой краской телесного цвета, в состав которой входит охра или, по-иконописному, *вохра*; отсюда вся часть иконописания носит название *в охре* и *е*. Цвет этого вохра весьма меняется в зависимости от времени и стилистики: розовое, заревоное оттенка в XIV веке, оно близится к коричневому-оранжевому в XV, бурет и желтеет в XVI, в XVII снова делается архаизированным — розовым, а в XVIII — белым, вероятно, в подражание *пудре*. Поэтому более правильными являются ныне названия *вохра*, не связывая его с определенной краской, но не вошедшие в иконописный словарь, а именно — *инкарнат*, *инкарнатик*, как *передача французского* и английского термина (*carpatton, catpatton*). Эта первая вохра жидко подбивается смесью, стоящей между *нею* и *санкиром*. Подбивка смягчает резкость перехода красок; тут же смесью мумии с охрой или кинноварью делается *поддумья* лица. Затем наводится вторая охра, тоже *плавью*; она светлее первой и покрывает первую *плавью*, *поддумья*, часть *подбивки*. Затем накладывается третий слой в местах самых светлых, называемый иногда *оживками*. Наконец, повторяется опись черт лица, расчерчиваются волосы, а в местах наибольшей *ударности*, отчасти световой, отчасти называемые *первые* — *дважкамаи*, а вторые — *отметинами*; иногда и другие называются *насечками*.

В иконах позднейших дальнейшее смягчение красочных переходов достигается тонкой белильной штриховкой — *отборкой*, но по характеру своему этот прием исключается духом иконописной техники, а необходимость его показывает неумелость мастера дать правильную *плавку*.

— По-видимому, писание иконы на этом заканчивается?
— Да, если не считать того, что в иконе есть душа ее — *надписи*. Но именно писание, а не работа в целом, ибо икона *олифти* и *фисти*, т. е. покрывается особо сваденым растительным маслом, и как процесс этой варки, так и способ покрытия им иконы есть дело большой ответственности и не без профессиональных тайн иконописцев. Так или иначе изготовленная и наведенная, с течением времени олифа получает совсем различный вид.

«Наш паровоз, вперед лети!...»

Дизайн рельсового транспорта 20—30-х годов

В. Р. АРОНОВ, кандидат философских наук, ВНИИТЭ

«Наш паровоз, вперед лети, в коммуне остановка! Иного нет у нас пути, в руках у нас винтовка!» — под этот повторяющийся припев хоровой песни в одном из первых советских звуковых фильмов набирая скорость двигался на экране по только что проложенным рельсам увитый зеленью локомотив. В остросюжетной ленте «Путевка в жизнь» (снятой в 1931 году, когда вышло обращение Совнаркома и ЦК ВКП(б) «О железнодорожном транспорте») на фоне рассказа о колонии для бывших беспризорников, строивших железную дорогу и заплатившей гибелью от бандитов главного героя, разворачивалась и утверждалась поэтика нового советского транспорта. Точно также романтизировались и наполнялись социальным содержанием строительство Турксиба (первый костыль в новый рельсовый путь был забит на станции Луговая 9 ноября 1927 года — в честь 10-летия Октября), московского метро (первая, пробная шахта была пробурена на Русаковской улице в день праздника 7 ноября 1931 года, а вскоре был выдвинут лозунг «Метро строит вся страна») и даже более скромные события — выход на линию первого трамвая в Туле в день празднования 10-летия Октября.

Советский дизайн рельсового транспорта 20—30-х годов был с самого начала социально, «жизнестроительно» окрашен. Поэтому рассмотрим прежде всего, как он преломлялся в общественном сознании людей.

Движение поезда — движение жизни

Ярче всего это проявилось в кино, в операторских съемках документальных лент, в «культур-фильмах» (научно-популярном кино) и, конечно, в художественных съемках. В них со всех сторон обыгрывалось движение, ритм прокладки путей, изменения ландшафта от разбегающихся и сливающихся рельсов, телеграфных столбов

вдоль дорог, прямых как стрела линий трамваев, проходящих через человеческий муравейник на переполненных улицах и площадях, магия подземного метро. Да и вообще мировое кино «началось» с движения поезда, когда в 1895 году Луи Люмьер продемонстрировал ленту «Прибытие поезда на вокзал Ля Сиотет». Только ранний советский кинематограф делал это предельно концептуально, вырабатывая новую эстетику восприятия окружающего мира. Недаром рельсовый транспорт привлек к себе такого мастера как Дзига Вертов.

Уже в его первых документальных выпусках «Кинонедели» (они начали выходить в июне 1918 года) железная дорога была в самом центре внимания. Например, в выпуске за август 1918 года зрители увидели бои с белочехами у вокзала в Казани, последствия страшной железнодорожной катастрофы под Москвой, вхождение Красной Армии в разрушенный Ярославль с искаженным транспортом.

Позднее, в документальной ленте Дзиги Вертова «Шагай, Совет!» (1926 год) среди множества кадров, смонтированных в пропагандистском стиле по принципу «было — стало», на экране возникает паровоз, сошедший с рельсов, превращенный в лом, и сразу же — отремонтированный, представленный как целая симфония рычагов, струй пара, вращающихся колес, убегающих рельсов. Затем, как величайшее достижение среди других успехов восстановления мирной жизни — полкилометра трамвайных рельсов, уложенных в одном из районов Москвы.

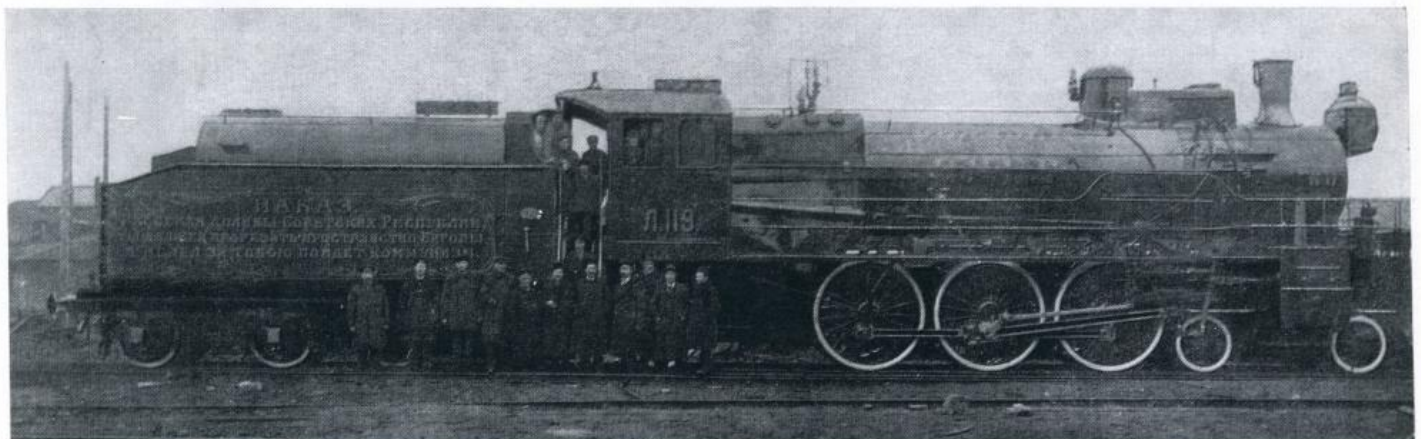
Агитпоезда были долгое время, пожалуй, самым известным символом революции на транспорте. Уже не в кино, а в самой жизни в самую глубинку страны расходились составы, обильно украшенные снаружи росписями в духе разных творческих направлений. Первый из них вышел из Москвы в сторону только что освобожденной Казани в августе 1918 года и назывался «Во-

енно-подвижной фронтовой литературный поезд имени Ленина». В декабре того же года в Северо-Западный край, освобожденный от немцев, вышел еще «Литературно-инструкторский поезд имени Ленина № 1». Ездили и агитпоезда — при ВЦИКе был создан Отдел агитпоездов. Самым крупным мероприятием этого отдела было создание двух сменивших друг друга поездов «Октябрьская Революция», на которых совершал поездки М. Калинин. С точки зрения дизайнера, в них наибольший интерес представляют не агитросписи, тяготеющие к пропагандистскому искусству типа пролеткультовского, а их внутренняя структура. В Музее М. Калинина в Москве есть макетные реконструкции вагонов этих поездов, а в его фототеке большое количество фотографий интерьеров.

По макетам и фотографиям видно, что в поездах были устроены приемная Председателя ВЦИК, библиотека, книжная лавка, зал для показа кинофильмов, кабинеты для различных консультаций специалистов, типография, выпускавшая газету «К победе», отражавшую социальные проблемы тех мест, куда шли эти поезда, трансформируемые трибуны и сцены, которые устраивались на остановках. Словом, это были мобильные, многофункциональные железнодорожные составы, представлявшие собой весьма своеобразную модификацию распространенных до этого «штабных», «командармских», «царских» поездов, но ориентированные на совершенно новые задачи.

Агитпоездов было довольно много («Красный Казак», «Красный Восток», поезда, сформированные в Екатеринбург), за ними последовали агитпароходы и агитбаржи, а позднее появились и эскадрильи агитсамолетов, самым известным из которых был потерпевший катастрофу сверхгигант

1. Выпуск первого паровоза «Красный путиловец». 1923 г.



«Максим Горький» (на его борту тоже была своя типография для печатания листовок, разбрасываемых с воздуха, и мощная радиостанция). Агитпоезда потеряли свое значение после гражданской войны и уступили место агитпробегам автомобилей разных марок и агитполетам целых эскадрилий самолетов конца 20—30-х годов. Но в них применялся уже иной, более празднично-декоративный принцип оформления.

Когда начали строить метро, в витринах зданий в центре Москвы были выставлены на общее обозрение не только проекты будущих станций, но и макеты метровагонов, выполнявших не столько функционально-ознакомительную, сколько агитационную функцию.

Вполне понятно, что среди новой революционной символики не могли не появиться изображения паровозов, поездов, трамваев. Их помещали на знаменах, вводили в декоративные украшения зданий и официальных бумаг, обыгрывали в значках. В 1925 году в газетах и журналах были напечатаны фотографии герба МГСПС, вышитого на знамени Московской железной дороги. Реальные составы украшались специальными знаками, эмблемами, а в 30-е годы практически все локомотивы имели украшения в виде звезд, гербов, портретов вождей, красочных лозунгов и призывов.

С каждым новым годом внимание к функциональной красоте рельсового транспорта росло и ширилось. Когда на станции Батайск в 1925 году отбирали никому не нужный металлический лом, то среди направляемых в переплавку оказались первые локомотивы 1840-х годов Александровского завода, ходившие из Петербурга в Москву. Спасти их от уничтожения взялся энтузиаст железнодорожной техники И. Пирин. Он обнаружил на обшивке надписи еще царских времен — «Исторический паровоз. Разделке не подлежит», но так и не смог их отстоять перед мартенщиками. И это воспринималось как трагедия¹.

Всего год спустя в Киеве был организован первый в стране трамвайный музей, а чуть позднее началась организованная целенаправленная популяризация красоты рельсового транспорта. Появлялись статьи в журналах, устраивались выставки, бурно рос Музей железнодорожного транспорта в Ленинграде, собиравший натурные образцы и модели.

Распространилось увлечение любительским железнодорожным моделизмом, и в 30-е годы дети получили первые игрушечные железные дороги отечественного производства. Их выпускал серпуховский завод «Пресс» с колеей 45 мм и током в 12 вольт. В наборе были двухосный паровоз и электровоз, десять видов грузовых вагонов и полувагонов и один вид пассажирского вагона с пятью окнами по каждой стороне. В журнале «Знание — сила» рассказывалось, как можно сделать из них новые модификации или вообще самому создать модели паровоза, вагонов, трамваев.

В наши дни эти старые модели очень ценятся в клубах железнодорожного моделизма и в Комиссии по железнодорожной технике Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры. Главная цель этой комиссии — разыскать и сохранить для будущего натурные образцы рель-

сового транспорта, как это делается во всем мире. Удалось уже немало, и деятельность этих клубов (также как и клубов любителей старых автомобилей) помогает в изучении истории двигателя, который оставил заметный след в советском рельсовом транспорте².

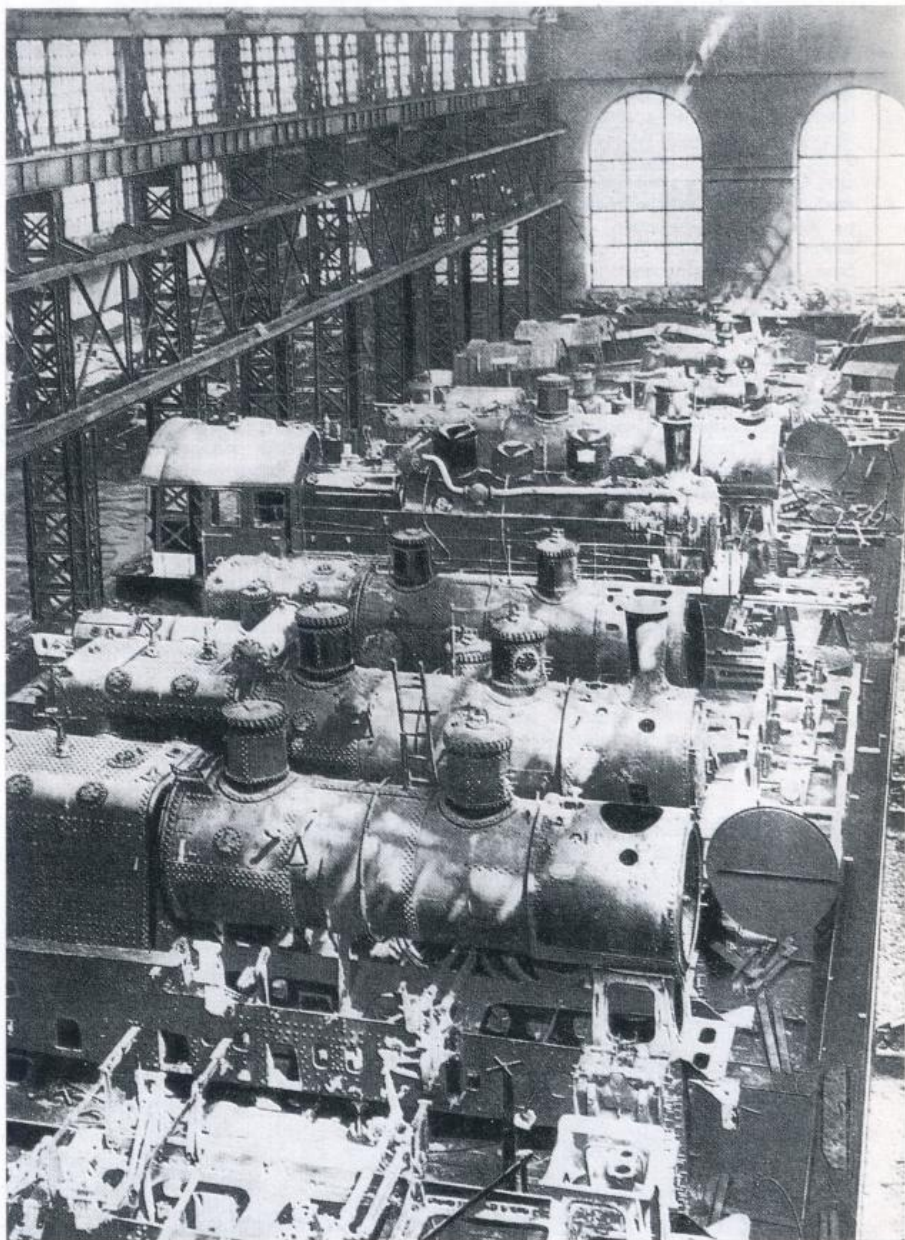
Теперь от отражения его в общественном сознании перейдем к реальности.

Долгая жизнь паровозов

Подобно другим областям нашей жизни, в транспорте много десятилетий любители резко противопоставляли дореволюционную и послереволюционную эпохи, всячески принижая «проклятое» прошлое и возвышая «светлое» настоящее и будущее. Досталось и дореволюционному транспорту. Часто говорили, что почти весь он был разрушен, никуда не годился, все приходилось делать заново. Конечно, урон от первой мировой и гражданской войны был велик. Ведь основные боевые действия проходили вдоль железных дорог. Однако и вклад дореволюционной России в развитие рельсового

транспорта был огромен и очень интересен. В нем трудно выделить что-либо одно.

Рассказывают, что когда Джорджа Стефенсона называли изобретателем паровоза, он был другого мнения. «Паровоз,— говорил он,— изобретение не одного человека, а целого поколения инженеров-механиков». Среди русских строителей железных дорог мы встречаем отца и сына Черепановых (создателей «сухопутных пароходов» на Урале), многочисленных «безымянных» инженеров и учредителей первой Царскосельской дороги (между Петербургом и Павловском, длиной 24 версты), Петербургско-Московской дороги, а затем между основными центрами и портами России. Масштабы прокладки новых путей все возрастали. Из почти 18 тысяч верст открытых дорог к 1875 году 14 тысяч было построено за последние десять лет. С 1896 года начали открываться для движения отдельные части Сибирской магистрали, постройка которой привлекала внимание всего мира. Модель поезда этой магистрали, показанная на Всемирной



выставке в Париже 1900 года, была награждена большой Золотой медалью. Железные дороги становились полнокровными артериями жизни. Они не просто соединяли конечные станции, а проходили по прежде совершенно глухим местам, внося в них новый уровень жизни, взрывая провинциальную ограниченность.

В России стали строить паровозы на Коломенском, Брянском, Путиловском, Луганском, Харьковском и других заводах. За полвека до революции русские заводы выпустили свыше 21 тысячи паровозов. Среди них были и необыкновенные долгожители, получившие названия «щука» (серия Щ), «овечка» (серия О^в).

«Овечка» была создана в 1904 году и ее название расшифровывалось как «паровоз основной (марка «в»)». За десять лет производства было выпущено 8 тысяч «овечек», которые проработали вначале на главных магистралях, затем как маневровые паровозы без перерыва около 60 лет. Ее дизайн был настолько удачен, что она до сих пор выглядит необыкновенно

наружное парораспределение, не закрытое кожухами и обшивками, мощные лобовые прожектора, будки закрытого типа (особенно характерно это для паровозов 20-х годов), наружное ограждение перилами площадок обслуживания котла. Все это было вызвано функциональными требованиями. Окраска паровозов издавна была стандартизована, так что русские модели легко узнать. У грузовых паровозов все выкрашено черным, а колеса — красным с белыми ободочками, у пассажирских — общая окраска зеленая или голубая, а колеса красные. Деревянная обшивка темно-коричневая или желтая, деревянные переплеты окон и фонарей — черные или желтые. Декоративная отделка боковых стенок будок, цилиндров, тендеров по контуру рамками с выкружкой по углам, у грузовых — красным, у пассажирских оранжевым цветом.

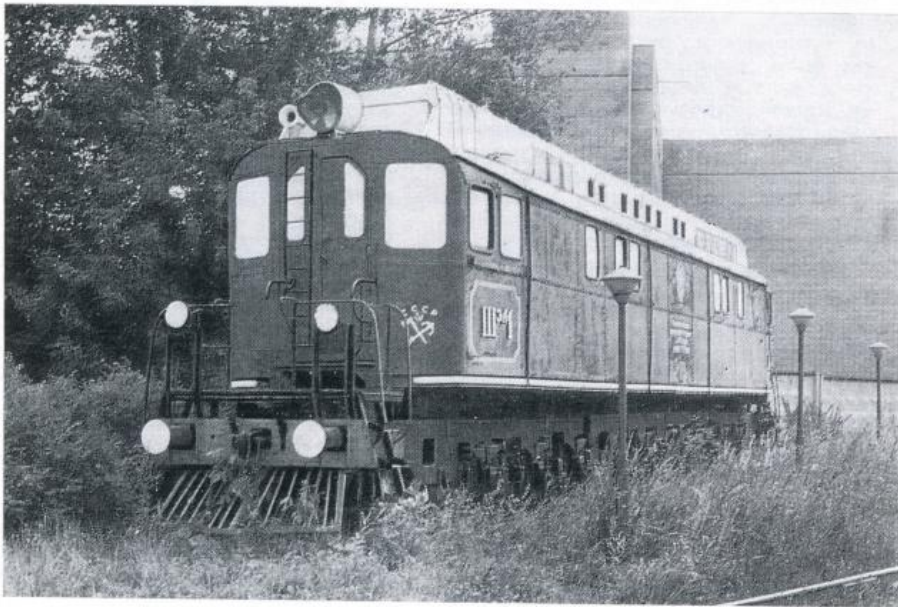
Точно также сложился стиль и линейно-путевых зданий и вокзалов. Выстроенные из кирпича имели розовый, светло-голубой, светло-зеленый и желтый цвета, а окна и двери — белые

обводы. Выстроенные из дерева окрашивались в желтый, коричневый и зеленый цвета. Отдельные дороги имели свой фирменный стиль и цвет.

Первое время после революции эксплуатировался в основном имеющийся парк локомотивов и вагонов, и даже заказанные Советским правительством паровозы в Швеции были старой русской марки, поскольку они должны были эксплуатироваться на существующих дорогах. Но в марте 1922 года в Совете труда и обороны был объявлен международный конкурс на лучший проект тепловоза для России с премией в 10 тысяч рублей золотом. Конкурс выиграл Я. Гаккель, проектировавший до этого гидроэлектростанции на Лене, трамваи, гидросамолеты и тепловозы. Было создано специальное Бюро по постройке тепловоза системы Я. Гаккеля, привлечены заводы «Красный путиловец», «Электрика», Балтийский судостроительный и Механический.

Тепловоз получился чуть меньше 20 метров длины, с двенадцатью ресурсами, опиравшимися на три тележки. Он мог проходить по кривым радиусом до 150 метров, то есть был маневренным. По концам его кузова были установлены сразу две отгороженные перегородками площадки управления, что позволяло тепловозу, не разворачиваясь, легко двигаться в обе стороны. В торцах кузова появились необычно широкие окна, улучшавшие видимость пути. Управляли тепловозом механик-пилот и механик-моторист. Гаккель подчеркивал, что разделение труда очень важно, поскольку «внимание механика-пилота... не отвлекается от наблюдения пути и хода тепловоза, а внимание механика-моториста — от наблюдения за дизелем и всей инженерной частью»³. После испытания тепловоз показал «чрезвычайную простоту управления», плавность хода, безопасность движения. Один из таких тепловозов, выпущенных в 1924 году, стоит сегодня как памятник отечественной техники на станции Ховрино под Москвой.

Оценивая дизайнерскую часть этого проекта, можно применить слова другого тепловозостроителя, Ю. Ломоносова, проектировавшего тогда же локомотив Ю: «Компонуйте, но не изб-



2. Паровозосборочный цех Коломенского завода. 1930 г.

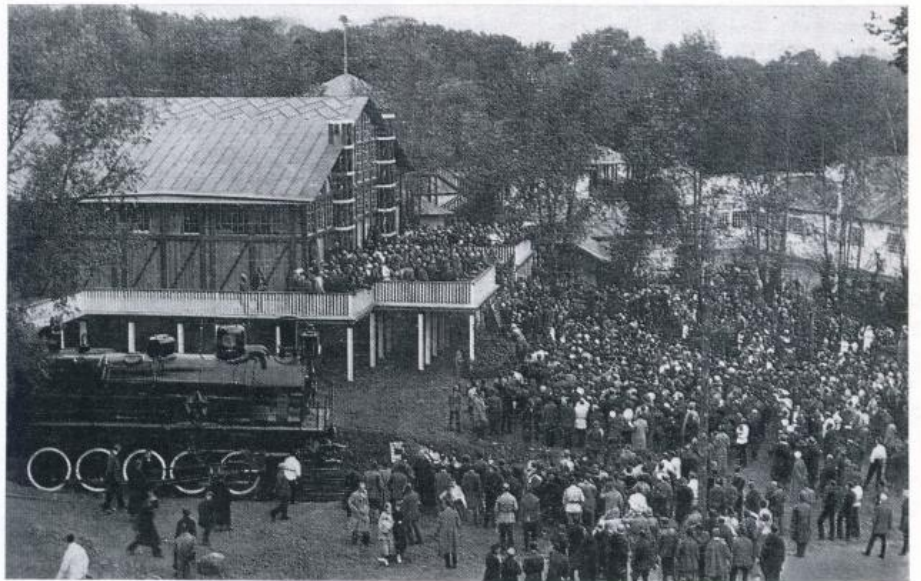
3. Тепловоз конструкции Я. Гаккеля. 1924 г.

4. Кустарная и сельскохозяйственная выставки в Москве. 1923 г.

красивой, компактной несмотря на то, что в ней насчитывается около шести тысяч деталей. Именно «овечку» (О^в 7024) можно видеть в качестве памятника паровозам на станции Москва-Сортировочная — она поставлена там в честь первого субботника в апреле 1919 года, названного «Великим почином». А недавний выпуск модели «овечки» в «игрушечном» масштабе 1:87 для детских игр доказывает, что развитие новых технических форм не означает безвозвратного отрицания старых.

Русский стиль в паровозостроении был наиболее полно воплощен в паровозе серии С, созданном по проекту русского инженера Б. Малаховского в 1910 году. У русских локомотивов высокосидящие котлы, что диктовалось широкой колеей в России (1520 мм),

4



ретайте», потому что основные принципы были уже опробованы, нужно было найти схемы наиболее рационального применения их, ввести их в практику».

«Старое — новое»

В советском паровозостроении второй половины 20—30-х годов, когда были спроектированы локомотивы «ФД» (Феликс Дзержинский), «ИС» (Иосиф Сталин), С^У, Э^У, Э^М, Э^Р, были сделаны заметные шаги и в формообразовании. Во-первых, возобладало стремление к стандартизации многих деталей. Это облегчало сборку и обслуживание локомотивов разных типов. Во-вторых, становились более обобщенными внешние формы. У товарных локомотивов преобладали горизонтали, был рубленый силуэт, большие дымоотбойные щиты, создававшие монументальное впечатление.

Иногда создавали уникальные образцы. Когда началось ударническое движение на транспорте и героем его стал П. Кривонос, ему как делегату X съезда комсомола вручили «именной» локомотив «ФД». Он был целиком покрашен в голубой цвет с белой каймой, назван «Голубая птица» и попал в поле зрения массовой печати как символ паровоза будущего.

«ИС» был пассажирским локомотивом. У него была более дробная форма, его красили в зеленый цвет при сохранении стандартных красных колес, все надписи и номера делали белые, а поручни и накладки из блестящего металла. В 1934 году на Коломенском заводе для «ИС» был выполнен обтекаемый капот, увенчанный звездой, а в 1937 году на Луганском заводе собрали два локомотива «ИС» для поезда «Красная стрела» (маршрут Москва—Ленинград) тоже с обтекаемым капотом и облегченным движущим механизмом.

Таким образом, принцип обтекаемости был внедрен почти одновременно с американскими локомотивостроителями. Летом 1934 года на выставке в Чикаго под названием «Век прогресса» был показан в действии новый локомотив «Зефир 9900» с аэродинамичными формами, вызвавший сенсацию. С ним начали соревнование локомотивы фирмы «Пулман». В их внешних формах учитывались достижения самолетостроения. В 1937 году за дело взялись дизайнеры Р. Лоуи и Г. Дрейфус, много сделавшие для развития и пропаганды аэродинамического стиля. Но у них были одни задачи (коммерческое соревнование пассажирских линий), а в СССР — другие. У нас не было столько скоростных путей. После войны, когда движение на линии Москва—Ленинград не стало превышать 70—100 км/час с локомотивов «Красной стрелы» сняли обтекаемые капоты за ненадобностью.

В 20-е годы вводился у нас и электро-транспорт. На нефтепромыслах в Баку было решено провести ветку Баку—Сабунчи—Сураханы. Проложили 33 км путей, спроектировали вагоны электричек и за год с небольшим, используя массовые выходы населения на строительство в выходные и праздничные дни, закончили путь. 6 июня 1926 года пошел первый в стране Бакинский

электрический трамвай имени Ильича, а попросту — электричка. Поскольку для электропровода не было меди, как писали в прессе, «управление строительства открыло в селениях Забрат, Маштаги, Бильгя, Бузовны, Мардакяны скупные пункты бытовой меди. Население активно и живо откликнулось на это мероприятие: несли самовары, тазы, чайники, казаны, дверные ручки и прочую медную утварь домашнего обихода, меньше чем за месяц было собрано и отправлено на завод нужное количество меди»⁵.

В 1929 году линия электрички Москва—Мытищи Северной железной дороги, потом Минераловодская курортная ветвь (70 км). Электротяга становилась повседневностью.

Советский дизайн железных дорог проявил себя и в решении вагонов, в основном поездов дальнего следования. Они были рассчитаны на самый демократичный слой пассажиров, для которых главное было — просто ехать. Конечно, существовал целый парк вагонов высшего класса, предоставлявшихся иностранным делегациям для посещения конгрессов Коминтерна, для показательных поездок по стране, находившихся в ведении правительства и партийного руководства. Среди них были вагоны-салоны с двухместными купе и кабинетами, отделанными мягкой мебелью под красное дерево, занавесками из тяжелой плотной материи и линкрустом. Более распространенными из дорогих вагонов были вагоны курортного типа с четырехместными купе и довольно дробной отделкой интерьера. Их основные конструкции были металлические, а вся обшивка деревянная. Только с 1934 года вагоны дальнего следования стали цельносварными. Но главным средством передвижения был жесткий некупированный вагон открытого типа с плоскими полками, узкими окнами и смешанным свечным и электрическим освещением. Перегородки и оборудование вагона красились масляной краской.

Когда в 1946 году Архитектурно-художественное бюро (АХБ) Министерства транспортного машиностроения СССР получило заказ на дизайнерскую реконструкцию этих вагонов (причем

требовалось достичь максимума комфорта при минимальных затратах), был проведен детальный анализ довоенного вагоностроения, выявлены все его недостатки. Но в целом его система и конструкция были оставлены так, как они сложились. Речь шла только о требованиях комфортности. И лишь переход на новые конструктивные принципы, позволившие резко увеличить размеры интерьера, окон привели к новому этапу в вагоностроении (большинство их выпускалось совместно с ГДР).

«Русский трамвай»

Еще сложнее отношения «старое—новое» проявились в проектировании городских трамваев. В России еще в 1880-е годы серьезно стали подумывать о создании электрического городского транспорта после успешных опытов инженера Ф. Пироцкого. Но все было остановлено по настоятельным требованиям многочисленных владельцев «конок» (конно-рельсовых вагонов), вполне справлявшихся с перевозкой тогдашних пассажирских потоков в больших городах. Хотя технический прогресс брал свое. В 1892 году первый трамвай пошел в Киеве, в 1896 году — в Нижнем Новгороде, во время открытия Всероссийской художественно-промышленной выставки, в 1899 году — в Москве. К началу революции трамвайное сообщение имели уже 35 городов. Сложился тип русского трамвая и начал работать весь сложный комплекс городской рельсовой дороги, включающий в себя прокладку путей по самым оживленным улицам и площадям, тяговой сети над ними, остановок с необходимой рекламой и постоянными толпами людей, депо и ремонтно-механические мастерские, тяговые подстанции и т. д. Появились одетые в форму вагоновожатые и кондукторы с пухлыми билетными сумками, на улицах стал раздаваться дребезжащий перезвон трамвайных сигналов.

История раннего советского трамвая очень интересна. После революции он стал главным транспортным средством в больших городах. Деревянные вагоны сильно изнашивались и их просто не хватало. К 1926 году, когда был выпущен маленький двухосный



5. Отправление пригородного поезда. Москва, 1932 г.

трамвай «БФ» (бесфонарный), ставший основным типом трамвая довоенных лет, на каждого жителя Москвы приходилось не менее 250 поездок в год туда и обратно. По таким улицам как Арбат, Тверская, Мясницкая только половина желающих могла войти в вагон в часы пик, остальные шли пешком. Илья Ильф и Евгений Петров в одном из очерков пытались передать ощущение поездки в трамвае: «Ну, понимаете, тесно. Тесно, потомуки! Почему так беден русский язык? Пятьдесят человек в вагоне, сто человек, триста, определение одно — тесно. Там какая-то особая, высшая теснота, образующаяся наперекор физическим законам»⁶.

Новый вагон имел кузов с деревянным каркасом и несущей клепаной рамой, крыша его покрывалась парусиной, крашенной масляной краской. Внутри сиденья, стены отделывались под «красное дерево» или под «дуб» и полировались. Это помогало очищать их от пыли и сохранять дерево. Много усилий прикладывали для безопасного входа и выхода из вагона, для защиты от непогоды и холода. Здесь функциональность была неразрывно связана с эстетикой. Пять лет подряд в Москве и Ленинграде специалисты-трамвайщики проводили комплексные исследования условий работы вагонных и кондукторов. Их рекомендации тщательно учитывались. Больше всего волновали наезды на конные экипажи, автомобили, людей. Было замечено, что больше всего несчастных случаев приходилось на вторник, когда внимание вагонных рассеивалось, и на ранний вечер, между 16 и 18 часами. Именно в эти часы булгаковский Берлиоз подскользнулся на линии, только что проложенной от Ермолаевского переулочка на Бронную, близ Патриарших прудов (М. Булгаков был фантастически точным в описании деталей и не ошибся на этот раз, выбрав время наибольшей вероятности трамвайной аварии).

Исследования трамвайщиков были посвящены принципам оптимальной компоновки рабочих мест в вагоне, проектированию форменной одежды, способов пересчета и сдачи денег, оформления указателей на линиях,



цветовой и световой индикации. Они выполняли работу, которую можно назвать частью системного дизайна.

При создании новых типов трамваев пытались учитывать местные условия. Так, в 1926 году на Мытищинском заводе под Москвой был спроектирован трамвай для Тбилиси с открытым кузовом посередине. Для районов с сильными зимними морозами делали утепленные тамбуры. Переход к четырехосным трамваем в конце 20-х годов позволил стать им более вместительными, хотя они никогда не доходили до вместительности английских трамваев, особенно двухэтажных. Вместо этого прицепляли один вагон к другому и составляли иногда целые поезда, например, в Киеве, из двух четырехосных моторных вагонов и одного прицепного, в которых могло ехать до 400 человек.

Вместе с тем в межвоенные годы трамвайные пути качественно не менялись по сравнению с теми, которые были проложены в начале века, при-

мерно такими же оставались и вагоны. Качественно новый принцип мог воплотиться только в метро.

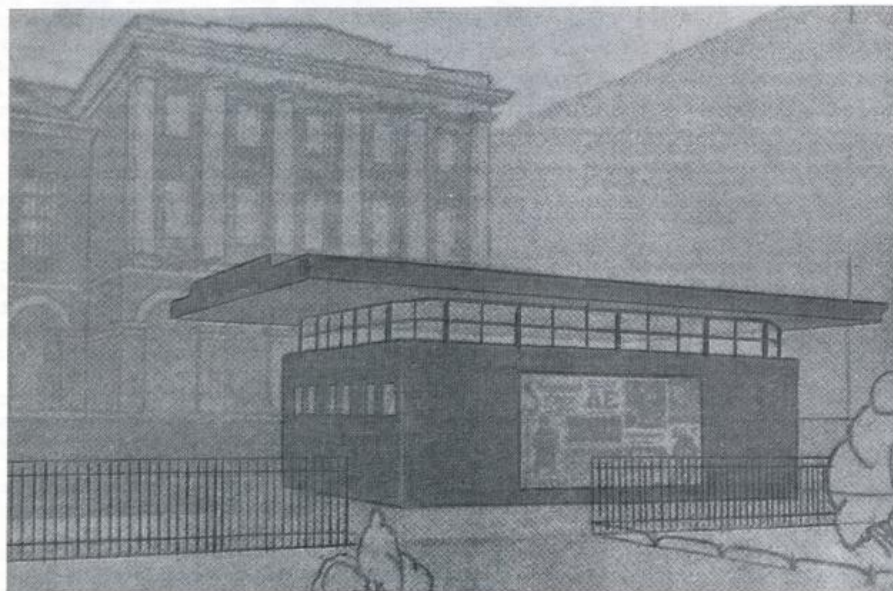
По принципам новизны

Идея метрополитена в дореволюционной России поначалу не повезло. Первый проект петербургской подземной электрической дороги от Балтийского до Финляндского вокзала был выполнен в 1889 году. В самом начале XX века были разработаны проекты подземно-надземной дороги от Казанского до Варшавского вокзала, а потом — под Невским проспектом (от Московского вокзала до Дворцовой площади). Они были детальными, с учетом всего мирового опыта. Чуть позже был создан проект подземно-надземной дороги для Москвы, соединявшей ее главные районы через центр, причем линия метро должна была пройти надземно рядом с кремлевской стеной через Красную площадь и связать Тверскую с Замоскворечьем. Ни один из этих проектов не был принят городскими властями, ссылавшимися на отсутствие денег и на стоятельную потребность в столь массовом виде городского транспорта.

К идее метрополитена вернулись в 1923 году, когда инженер Л. Бернацкий предложил провести шесть диаметральных линий, которые вышли бы в семь районов Москвы. Начали делать пробные шурфы. Но опять все было остановлено. В 1926 году Управление московскими городскими железными дорогами вновь занялось проектированием, о чем подробно сообщали газеты и журналы. Ожидалось, что в 1930 году по первому, Каланчевскому радиусу (от Каланчевской до Свердловской площади), в год будут ездить 63 миллиона пассажиров. И вновь неудача, пока за дело не взялись политические руководители страны, поставившие широкие пропагандистские задачи: метро — это «дворцы под землей, под дворцами сверху».

В метро был применен новый тип вагонов, значительно отличавшийся от более традиционных «трамвайных» вагонов западноевропейского метрополитена. Пока еще не было новых метропоездов, а надо было готовить бригады машинистов, около московского завода «Динамо» построили обкаточную ветку длиной 800 метров и поставили на нее четырехосный железнодорожный вагон, оборудованный аппаратурой моторного вагона метрополитена. В сентябре 1934 года в еще строящееся депо «Северное» поступили два вагона: моторный № 1 красного цвета и прицепной № 1001 песочного цвета. В них было по 8 пар дверей (по 4 пары с каждой стороны), очень широкие окна и сиденья по периметру вагонного интерьера спиной к окнам. Этот тип вагонов дошел до наших дней с незначительными изменениями внутреннего освещения, расположения поручней и деталей оформления сидений. После войны изменилась и окраска — она стала сине-голубая.

Первая часть трассы была невелика — всего 11 км — от «Сокольников» до «Охотного ряда», далее по разветвлению — до станций «Парк



6. Проект входа в Московский метрополитен на будущей станции «Свердловская площадь» у Малого театра

культуры» и «Смоленская». Впервые поезда пошли по ней в феврале 1935 года (шесть поездов по четыре вагона) и возили для ознакомления с метро 2500 делегатов VII Всесоюзного съезда Советов и колхозников-ударников. Общее открытие состоялось 15 мая 1935 года. Чтобы оказаться в числе первых пассажиров, люди стояли у вестибюлей всю ночь. Билеты были сделаны двух цветов: красный до «Сокольников», желтый — обратно. Они были действительны в течение 35 минут по специальной отметке времени. Этого как раз хватало на одну поездку. Потом появились металлические жетоны.

В 1938 году в Москве была построена линия второй очереди: участок «Курская» — «Площадь Революции» и Горьковский радиус. Дизайн московского метро был ориентирован на сочетание действительных удобств и общедоступности нового вида транспорта. Писали, что в вестибюлях и кассовых залах, на эскалаторах, на платформах и в поездах любой пассажир, даже самого угрюмого характера, держался иначе, чем на улице, в трамвае, в магазине. «Жизнестроительный» характер проектирования новой среды проявлялся в метро как реальная действительность, несмотря на все сложности и даже трагичность окружающего бытия. Ведь это был самый пик массового террора 30-х годов.

И вместе с тем что-то не дает, что-то более скрытое и серьезное, чем лежащая на поверхности радость москвичей и трудящихся всей страны за самое лучшее в мире метро, не дает окончить краткое упоминание о нем на мажорной ноте. Речь даже не о том, что, видимо, зря откладывались чисто функциональные проекты раннего московского метрополитена. Мы говорим об общественном звучании, об эстетике техники, занимаясь историей дизайна. Именно этого у нас было в избытке. Не конечная цель, а процесс становился самоцелью. И пример постройки метрополитена в Москве в 30-е годы требует особого осмысления.

Все предварительные изыскания, включая ознакомление с новейшими достижениями в сфере электротранспорта (для этого за границу выезжали специальные группы), все профессиональные конструкторские и архитектурные разработки не вызывают ни сомнения, ни иронии. Даже огромное перенапряжение сил мало подготовленной для работ такого масштаба страны объяснимо. Хотя мы знаем только показную, официальную сторону дела. Может быть, где-то внутри было все значительно драматичнее.

Поражает помпезность, с какой пошла стройка метрополитена уже в 1931 года. Были подключены все средства массовой информации. Сама стройка была объявлена Ударной, Добровольной, Комсомольской. С московских заводов снимали рабочих, выдавали им путевки и направляли на рытье тоннелей, везли горняков с Донбасса и Урала, тоннельщиков из Закавказья. Это объяснялось лозунгом «метро строит вся страна». Потом придумали направлять в забой и даже в кессоны, где люди работают под давлением сжатого воздуха, девушек. Из глухой белорусской деревни Софья Киене стала первой в мире девушкой-кессонщицей. Зачем? Ей вручили ор-

ден Трудового Красного Знамени, ее портреты печатались в газетах и журналах, ей писали восторженные письма. Другими словами, пропаганда работала вовсю.

Самодеятельные и профессиональные поэты сочиняли песни и частушки о строительстве метро, «Комсомольская правда» выпускала отдельные номера газеты специально для Метростроя. У самого Метростроя была своя газета «Ударник Метростроя», 15 многотиражек (на отдельных шахтах и дистанциях), выходило в общей сложности одновременно 700 стенных газет и даже самостоятельная «Литературная газета ударника Метростроя» на четырех полосах со стихами и рассказами, написанными метростроевцами и литературно обработанными журналистами. На крупных заводах выпускали газеты типа «Метро — пролетарской столице». Вовсю работали фото- и кинорепортеры, появлялись игровые фильмы.

Вспомним, что одновременно шло строительство Беломоро-Балтийского канала (окончен в июне 1933 года) и канала Москва—Волга (окончен в мае 1937 года), также представавших в романтическом свете. О первом из них была издана книга советских писателей во главе с М. Горьким, где немало страниц посвящено перевоспитанию трудом и эстетике техники. О втором — много писали как о возрождении Москвы-реки и тоже о перевоспитании трудом. Так, в журнале «Техника — молодежи» был воспроизведен красочный плакат с изображением красивого сильного парня в одной майке и рабочих штанах, толкающего перед собой тачку с поражающей надписью «От жаркой работы тает твой срок!» (с припиской внизу «Каналармейский плакат. Худ. Дмитлага К. Соболевский»⁸). Для этих каналов работали бригады конструкторов и художников, создававших новые флотилии грузовых и пассажирских судов, тоже вошедшие в историю советского дизайна.

Все это означает, что наш дизайн, будучи продуктом научной, технической и социальной революций, был теснейшим образом связан со всей жизнью нашей страны, вбирал в себя все ее контрасты, которые непременно должны остаться в той или иной форме в его истории.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. См. НИКОЛЬСКИЙ А. С. Памятники паровозостроения в СССР. — Вопросы истории естествознания и техники. М.: 1986, № 1, с. 121.
2. Огромную работу по фиксации внешнего облика отечественных паровозов проделал Ю. Полунин (1915—1982), создавший большую серию цветных рисунков, из которых опубликована только часть.
3. ГАККЕЛЬ Я. М. Первый мощный тепловоз, построенный в Ленинграде в 1924 году. М.: 1925. Отд. оттиск из ж. «Электричество», 1925, № 1, с. 4.
4. ЛОМОНОСОВ Ю. В., ШВЕТТЕР Э. Проекты тепловозов, разработанные в 1921—1925 годах в Германии для СССР. Берлин, 1926.
5. ГАСАНОВ Ю. К. Первый советский трамвай (К 50-летию Бакинского электрического трамвая имени Ильича). Баку: 1976, с. 15.
6. Илья Ильф и Евгений ПЕТРОВ. Метрополитеновые предки. — Дни и годы метростроя. М.: 1981, с. 20.
7. Коммунальное дело, 1927, № 9, с. 160.
8. Техника — молодежи, 1936, № 11—12, с. 96—97 (плакат на развороте, чтобы его можно было использовать в стенной печати, в украшении красного уголка и т. д.).

Получено 28.05.91

«Шезлонг под зонтиком»

В прошлом году автомобильный мир отметил крупное событие: был прекращен выпуск французского Citroen 2CV, знаменитого «Де шво» («Deux chevaux»), серийное производство которого началось 55 лет назад!

Концепция автомобиля была разработана в 1935 году и заключалась в способности автомобиля перевозить двух человек и мешок картошки по плохим сельским дорогам со скоростью до 60 км в час при расходе бензина до 3 л на 100 км пробега. Двигатель первоначально имел мощность всего 9 лс, а 2CV (2 лс, по-французски deux chevaux) — это налоговая мощность. Идея автомобиля принадлежала Пьеру Буланже, конструкция — Анри Лефевру, кузов — Фламинио Бертоне.

В цивилизованных странах деятели автопромышленности всегда ломали голову над тем, как из наличных материалов и ресурсов сделать больше дешевых, простых и надежных автомобилей и таким образом заложить основы автомобилизации общества. Американцы при создании форда «Т» сделали ставку на промышленного рабочего как на главного потребителя, ну а французы при создании своего Citroen 2CV — на крестьянина, на бедного крестьянина.

Автомобиль был необыкновенно прост. Двухцилиндровый моторчик с приводом на передние колеса. Кузов — металлический каркас, обшитый алюминиевыми панелями (только передние крылья были из стального листа и крепились тремя болтами). Крыша — брезентовая, при необходимости может сворачиваться в трубку. Сиденья были почти что шезлонгами — брезент, проложенный ватным матом, натянутый на алюминиевый каркас. Рулевой механизм был самого простого реечного типа, рулевое колесо имело всего одну спицу. Можно было снять капот и по направляющим выкатить вперед весь силовой агрегат. Салон обогревался горячим воздухом от двигателя. Были в конструкции эффективные технические решения, получившие потом широкое применение: независимая рычажно-пружинная подвеска всех колес, автоматическое центробежное сцепление. Кузов простой формы специалисты прозвали «консервной банкой» — это был цилиндр с горизонтальной образующей и плоскими боковинами, весил он 217 кг. Фара была одна, подфарники не было. Неудивительно, что автомобиль получил множество разных прозвищ, поначалу они звучали язвительно, потом ласково: «четыре колеса под тентом», «гамак на колесах», «шалашик», «утенок»...

В эксплуатации автомобиль отличался фантастической неприхотливостью. По случаю прекращения его выпуска пресса вспомнила, что один крестьянин не менял масло в двигателе весь срок службы автомобиля,

полагая, что так и должно быть, и проехал более 100 тыс. км. Другой крестьянин проехал на первой передаче 1000 км, не зная, что передачи нужно переключать. Рассказывают и небылицы: когда у одного путешественника в моторе его «де шво» кончилось масло, он закинул в картер несколько очищенных бананов и... поехал дальше. Ко всему этому надо добавить, что автомобиль участвовал в самых разных трансконтинентальных пробегах, гонках, ралли и кроссах, что на нем поднимались в горы, что он стал героем песен, поэм, кинофильмов и комиксов и что в некоторых европейских странах были клубы друзей «де шво». Ну и наконец, об известных владельцах «де шво». Право сделать первый фотоснимок послевоенного «де шво» было предоставлено фирмой в 1948 году президенту Франции Пьеру Ориолю. Долгое время за рулем «де шво» ездили Бриджит Бардо и Жорж Марше. Премьер-министр Лоран Фабиус приезжал на этом автомобиле на официальные церемонии, писатель Жак Сегель пересек на «де шво» пустыню Атакама, а вулканолог Гарун Тазиев использовал машину для зимнего подъема на Эту.

Странные все-таки люди французы! Придумали автомобиль для бедных крестьян (П. Буланже, возглавлявший фирму, лично выпрашивал крестьян, чего бы они хотели, — примитивный маркетинг привел к созданию примитивного автомобиля), но сделали его объектом всеобщего поклонения — на нем ездят почтенные люди, у которых, безусловно, хватает денег на шикарную машину. А может, это объясняется вовсе не странностью, а тем, что у французов, как говорится, «дизайн в крови». Словом, «де шво» пришелся ко двору.

История отпустила ситроену 2CV целых 53 года жизни, в том числе

42 года — непрерывного производства (перерыв был сделан в 1939 году в связи со второй мировой войной, выпуск возобновился в 1948 году). На продажу автомобиль начали выпускать в 1949 году на заводе в г. Леваллуа — в этот год было построено 876 экземпляров, а к 1951 году выпуск был доведен до 15 тыс штук ежегодно. По началу автомобили этой марки распределяло министерство промышленности: 60% шло на экспорт, 10% приобретали на льготных условиях ветераны войны и отличившиеся на трудовом фронте, только 30% шло на продажу, а так как выпуск был невелик, то публика стояла в очереди на «де шво» по пять-шесть лет!

Дальнейшая история автомобиля и вовсе удивительна. С одной стороны, фирма совершенствовала автомобиль, придумывала все новые модификации: от разнообразных фургончиков грузоподъемностью до 250 кг до полноприводной модели, получившей название «Сахара». Полноприводность осуществили с тем же полетом творческой мысли, каким отличалась вся история «де шво»: в багажник поставили такой же мотор, что был и спереди, который крутил собственную ось! Автомобиль получил новый кузов, стал удобнее и безопаснее, были установлены две фары и подфарники, наконец, изменилось обозначение модели. Но тут возмутились потребители: им хотелось, чтобы автомобиль сохранил свои традиционные особенности целиком, включая и обозначение, и фирма «сдалась».

В последние полтора десятилетия появились несколько «именных» модификаций «Спасьяль», «Клуб» и «Чарльстон», которые имели более удобные кузова, мощные двигатели (до 29 лс), при этом увеличилась масса (до 600 кг) и снизилась топливная экономичность (увы, до 7 л на 100 км), но марка

этих моделей была все та же 2CV.

«Чарльстон» оказался последней модификацией, которая выпускалась на протяжении 80-х годов и которой закончилась эпопея «де шво»: в 1988 году прекратил выпуск завод в Леваллуа, в 1990 году — завод в Мангалде (Португалия). «Де шво» последней модели оказался самым массовым, отличался же «Чарльстон» экстравагантной черно-красной отделкой снаружи и внутри. Точное число выпущенных автомобилей, похоже, никому не известно: считается, что легковых автомобилей было выпущено около 4 млн., еще 1,2 млн. фургончиков и грузовичков на его базе, а также не поддающееся учету число автомобилей, в которых были использованы агрегаты «де шво». Конечно, это меньше, чем выпуск Форда «Т», но ведь и Франция — не Америка. Американцы, кстати сказать, оценили ситроен 2CV очень высоко. Газета «Уолл-стрит джорнэл» отзывалась о нем так: «Этот автомобиль заслуживает больше любого другого занять почетное место в европейской культуре».

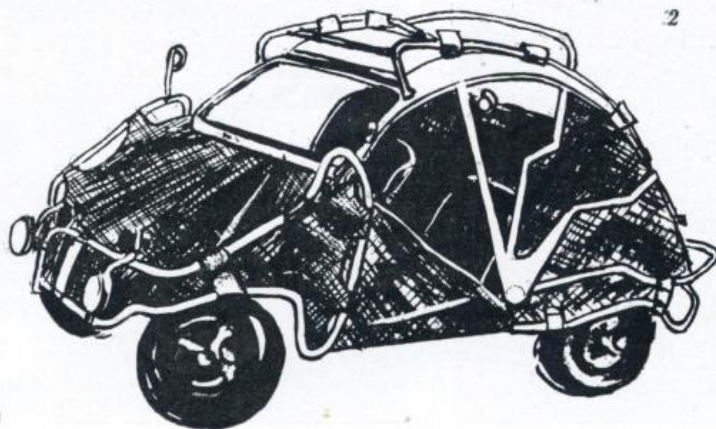
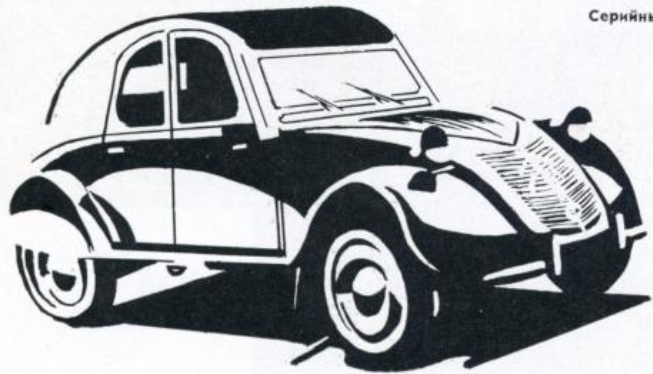
Покинув конвейер, «де шво» остался коллекционным автомобилем, изучая который слаборазвитые страны пытаются планировать свою автомобилизацию. Кроме того, «де шво» остался и вечной темой учебных работ студентов-дизайнеров, которых он привлекает возможностью проникновения в тайны автомобиля и автомобилизации, завершения проекта строительством своими руками настоящего автомобиля.

Прекрасный автомобиль в стиле «де шво» построил в 1982 году в качестве дипломного проекта Дмитрий Сурский, выпускник кафедры промышленного искусства БГТИ. Здесь стоит отметить прозорливость руководителя этого проекта И. Я. Герасименко. Он оказался прозорливым и тогда, когда направлял выпускников на создание настоящих изделий, пригодных для потребления (при нем дипломники строили настоящие автомобили), и тогда, когда выдавал студенту тему «автомобиль для молодежи», ибо предвидел, что в конце 80-х годов автофирмы будут делать бизнес на недорогих моделях для людей, приобретающих первый в жизни автомобиль, что реально и случилось. Предвидение педагога подтверждает мысль о том, что автомобилизация никогда не кончается, она только меняет адресата: Пьер Буланже создавал «де шво» для крестьян, Дима Сурский — для молодежи, вот и вся разница, если не считать того, что наш студент беднее французского крестьянина, и потому проще и дешевле его автомобиль — у него кузов целиком матерчатый, на пружках.

Так что эпопея «де шво» всегда будет прекрасным уроком идеологии и практики настоящего автодизайна. Можно сказать и так: настоящим автодизайнером может считать себя только тот, кто встретил, подобно П. Буланже, своего «крестьянина с мешком картошки». Не встретил — называя себя как угодно (стилистом, профессионалом морфологии, специалистом по гармонизации кузова), но только не дизайнером, потому что на долю твоих работ не выпадет ничего такого, что было у создателей «де шво»: хорошей автомобиль, успех на рынке, народное признание.

В.П.

Серийный образец ситроена 2CV. 1948 г.



Экспериментальный автомобиль в стиле «де шво». Дипломная работа Д. О. СУРСКОГО, руководитель И. Я. Герасименко. БГТИ, 1982 г.

Рисунки Е. В. ФАРАХОВОЙ

Как учатся графики

А. ЭГАМОВ, декан художественного факультета ТГИИ им. М. Уйгура

Уже более двадцати пяти лет кафедра промышленной графики и упаковки Ташкентского государственного института искусств им. М. Уйгура готовит для обширного среднеазиатского региона кадры дизайнеров-графиков. За эти годы накоплен определенный методический опыт, позволяющий интенсифицировать учебный процесс, приблизить его к реальной жизни, а сегодня — к требованиям рыночной экономики. О некоторых приемах обучения можно рассказать на примере работы одной группы студентов.

Комплексный подход к проектированию давно стал проектной классикой. Развитию у студентов навыков такой работы служит объединение нескольких локальных и конкретных заданий в одно, связанное единой проектной темой. Усложнение темы происходит по мере перехода с курса на курс, и если младшие курсы решают задачи с фрагментами фирменного стиля, то студенты старших курсов разрабатывают его целиком. Также практикуется объединение за-

даний смежных дисциплин — студент, конструирующий упаковку, затем выполняет ее графическое решение по соответствующей программе. Таким образом навыки комплексного решения задач формируются с первых лет обучения.

Повысить заинтересованность в учебе, стимулировать авторское честолюбие помогают задания конкурсного типа, когда все студенты работают над одной темой и каждый предлагает и обосновывает свое решение. Этот метод, кроме того, способствует взаимообучению студентов, позволяет видеть, сравнивать, оценивать альтернативные находки и решения своих товарищей.

Именно так строилась работа студентов 3 курса по созданию элементов визуального стиля для Ассоциации творческой молодежи «Икбол». Методическим достоинством этого задания была перспектива внедрения, повышающая ответственность проектантов, и опыт работы с конкретным заказчиком.

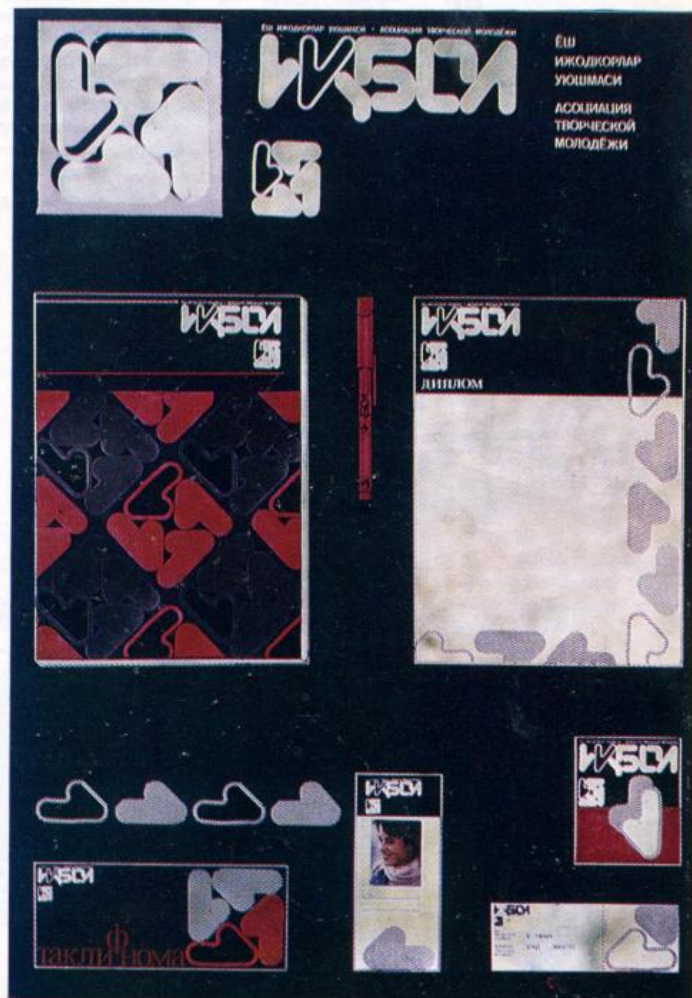
Другой прием: индивидуальное

1. Плакат к студенческой выставке.
Автор — Д. ДЕЛИЗОНАС

2. Элементы фирменного стиля для АТМ «Икбол». Автор — Ю. ЛЕБЕДЕВ

проектирование чередуется с коллективной работой над крупными курсовыми заданиями. Например, в пятом семестре, при разработке графического комплекса для Харьковской парфюмерно-косметической фабрики «Эффект» семь студентов разделились на группы по два и три человека, каждая из которых разрабатывала свою версию. Это привлекает навыки и самостоятельной и совместной работы, помогает студентам сохранить творческое лицо и в то же время уметь подчинять свой индивидуальный замысел общему.

Интересной работой для всей группы студентов было задание оформить «от корки до корки» 12-й номер журнала «Молодая смена» за 1990 год, что безусловно помогло практически освоить материал учебных предметов «Полиграфия» и «Художественно-техническое редактирование» и лучше — «на деле» узнать работу в издательстве. Кроме того, для публикации в этом же номере журнала студенты сами отобрали собственные авторские работы и коллективно написали коммен-



1
2

3. Варианты знаков и логотипов для АТМ «Икбол». Авторы: Л. ИРИСМЕТОВА, Э. КАГАРОВ, Д. СОСНОВЕЦ, А. БЕЛОВ, Ю. ЛЕБЕДЕВ

4—5. Элементы фирменного стиля и плакат для студии дизайн-графики. Автор — Э. КАГАРОВ

6. Оформление упаковок. Авторы: Л. ИРИСМЕТОВА, Э. КАГАРОВ, Т. ОСТРОГОЖСКАЯ, Д. СОСНОВЕЦ

тирующую статью. Журнал помог студентам взглянуть на свое творчество со стороны, критически его осмыслить.

Курсовые работы часто являются подготовкой к различным конкурсам. Это уже упоминавшийся «Эффект», выставка-конкурс «Дизайн и образование», конкурсы плаката «Коллектив и я», «Гражданином быть обязан» и другие, участие в которых формирует активную творческую позицию.

Знаменательно, что студенты нередко сами «изобретают» для себя задания, предлагают ту или иную форму обучения. Это значит, что процесс образования не закончится для них в стенах института, а это, пожалуй, главное.



Фото Э. М. КАГАРОВА

3



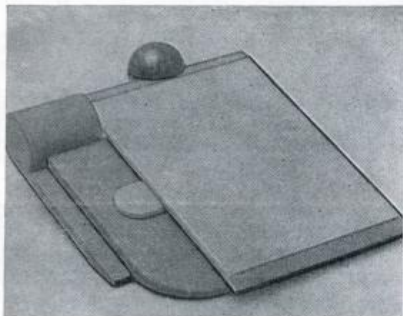
ДОМАШНЯЯ КОММУНИКАЦИОННАЯ СИСТЕМА (ГЕРМАНИЯ)

DAMMKÖHLER J. Kommunikations technik für den privaten Lebensbereich//Form (BRD).— 1990.— IV.— N 132.— S. 22—23.

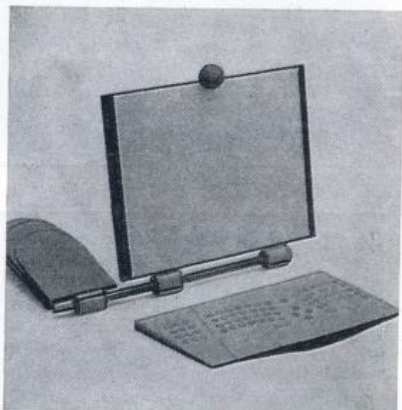
Современные терминалы с цифровой индикацией отделяет от телефонного аппарата Белла огромное расстояние. Для современного этапа характерны индустриализация информационных и коммуникационных процессов и их проникновение в бытовую сферу. Сегодня повсеместное внедрение компьютерных технологий вызывает

у людей самые разные эмоциональные реакции — от восхищения до страха перед ними. Новая волна фетишизма в области аудиовизуальной HiFi-техники реализуется в создании все более крупных по своим габаритам приборов. Они играют подчас роль доминанты в жилом интерьере и навязывают человеку пас-

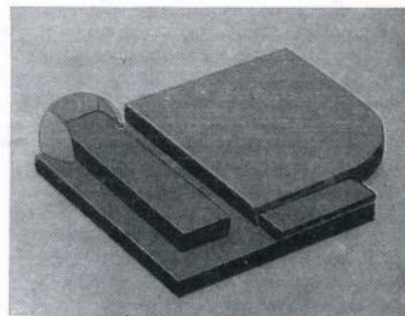
Телефон и видеотелефон. Телефон состоит из соединенных в один функциональный блок микрофона и динамика, клавиатуры и автоответчика. Если телефон соединить с любым дисплеем данной системы, укомплектованной специальной съемочной видеокамерой, то такая комбинация приборов работает как «видеотелефон»



Домашний компьютер. Соединение дисплея, микрофона, динамика, принтера, калькулятора с ЗУ дает относительно компактную, легко перемещаемую внутри дома подсистему для организации ведения работ по хозяйству

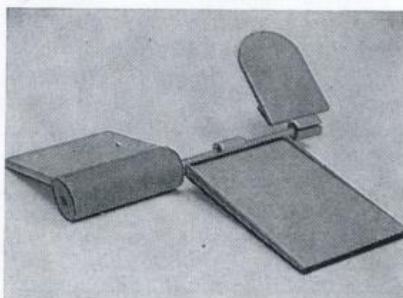
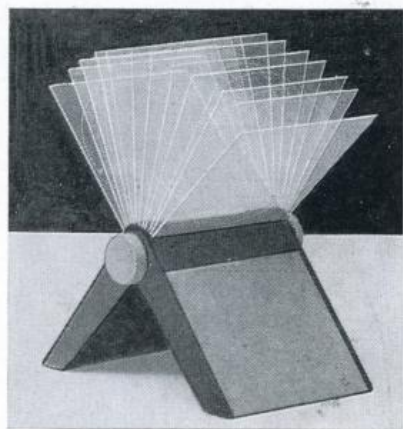


Компьютер для творческих занятий

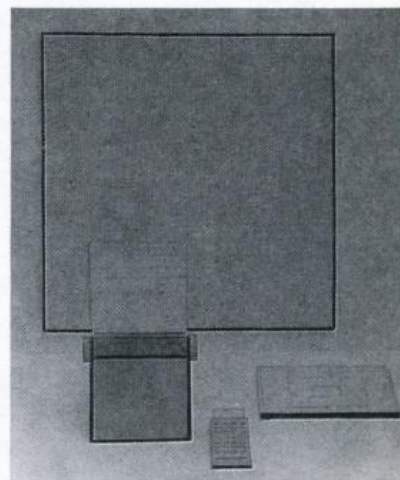


Дистанционное управление для работы приборов в режиме средств массовой информации и для работы памяти разных видов

Запоминающее устройство перекидного типа в двух вариантах

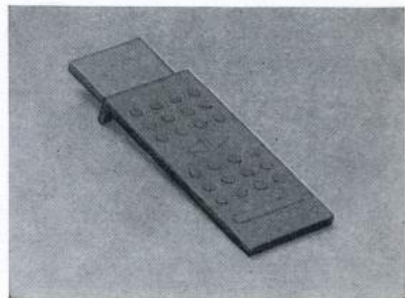
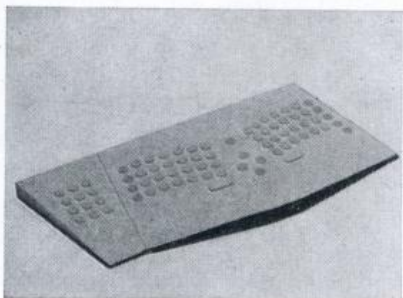
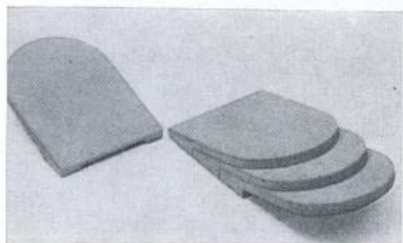


Компоненты для работы в режиме средств массовой информации определяются самим пользователем в зависимости от потребности в радиоприемнике, телевизоре, воспроизведении содержимого памяти ЗУ. Каждый функциональный компонент включается с помощью дистанционного управления



Клавиатура

Дистанционное управление



сивную роль в потоке информации и развлекательных программ. Естественные формы коммуникативного общения все сильнее вытесняются «искусственными», техническими средствами связи.

Это и определило перспективный характер задач дизайнерской группы Ergo Design при создании проекта коммуникационной системы многовариантно компонуемых электронных средств связи для домашнего использования. Главное, решили специалисты, выработать новые концепции, поддержать естественные формы коммуникационного процесса в жизни. Реализация основной идеи проекта потребовала изучения особенностей психологии восприятия, социальной психологии и формирования личности.

За основу дизайнерского решения был взят принцип аддитивности, рассматриваемый как наиболее соответствующий сущности и характеру электронной техники. Каждый прибор выделен в качестве отдельной функциональной единицы и одновременно используется принцип объединения всех элементов, как дополняющих друг друга в коммуникационной системе. Так, «видеотелефон» — это соединение «съемочной камеры» и «дисплея». Воспроизведение изображения и звука из средств массовой информации осуществляется одновременно включением «дисплея» и «динамика» с помощью дистанционного управления, а понятия «радиоприемник» и «телевизор» в этой системе перестают существовать. В результате можно пользоваться всеми технически реализуемыми видами и формами современной коммуникационной связи и в то же время сократить количество приборов коммуникационного назначения в жилой сфере.

Кроме того, авторы проекта выделили возможность диалоговой формы общения. С ее помощью, например, можно активно участвовать в процессах обучения, творческой деятельности и др. Учтены потребности функциональных приборов, образующих коммуникационную систему, были изучены такие факторы, как реальность внутрисемейных отношений, включающих формы общения, организацию и ведение домашнего хозяйства, пользование средствами массовой информации и степень ее творческого восприятия. Варианты использования системы — централизованное, децентрализованное, стационарное, внутреннее, наружное и др. Проектом предусмотрены возможные варианты модификаций и комбинирования функциональных приборов в структурные подсистемы. Тип и количество акустических и оптических приборов и органов управления устанавливались на основе классификации видов чувственного восприятия и результатов их исследования.

Т. А. КОРОЛЕВА



Борис Ефимович Усов
(1940—1991)

Слово о Профессионале

11 сентября 1991 года не стало Бориса Ефимовича Усова, директора Белорусского института дизайнера. Он был одним из пионеров развития дизайна и эргономики в нашей стране и в Белоруссии, интеллигентным инженером, человеком с тонким и деликатным умом.

Директором Института Борис Ефимович стал в 1970 году — когда ему было всего 30 лет, и через некоторое время деловые люди, обращающиеся в Институт с заказами и предложениями, обосновывали свои решения словами: «Там умный директор!», что означало и «там хороший дизайн», и «там особый стиль отношений деловых людей».

За годы директорства Бориса Ефимовича в институте было разработано столько проектов и такого качества, что сейчас можно только с грустью отмечать, как много получило бы общество, внедрив все это вовремя — металлообрабатывающие станки и медицинская техника, деловая мебель и средства транспорта, домашние холодильники и предметы обустройства быта «по-белорусски» — все это было технологичным, экономичным, конкурентоспособным, прибыльным и, конечно же, красивым и удобным. Деловые люди и ценили Бориса Ефимовича за тонкую аргументацию, за понимание ситуаций, за прекрасные организационные «ходы». В последнее время его называли не иначе как менеджером, он приступил к установлению плодотворных деловых связей с зарубежными фирмами.

Была у Бориса Ефимовича своя тема и своя проблема — моделирование творческого коллектива. Институт давал для этого много материала, он работал ночами (другого времени не было), переводил статьи из зарубежных журналов, работал над диссертацией. С Усовым можно было спорить и конфликтовать — с интересными оппозиционерами он быстро находил общий язык и поддерживал хорошие отношения.

Судьба распорядилась жизнью Бориса Ефимовича рационально, поделив ее на две равные части — молодость и работу в дизайне. Но потом спохватилась и продлила молодость на все время работы в дизайне. Слово знала, что для дизайнера нужны энергия, талант и особое состояние души. Кто встречался с Борисом Ефимовичем впервые, не сразу верил, что «этот парень» и есть директор: стройная подвижная фигура, прекрасные манеры, немного грустная улыбка. И только усталые глаза выдавали постоянное напряжение и огромную работу ума.

Таким мы будем помнить его всегда.



**Московский
инструментальный завод «КАЛИБР»
предлагает**

КРУГЛОМЕР С УНИФИЦИРОВАННОЙ ИЗМЕРИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ модель 175121

для измерения отклонений от круглости поверхностей деталей.

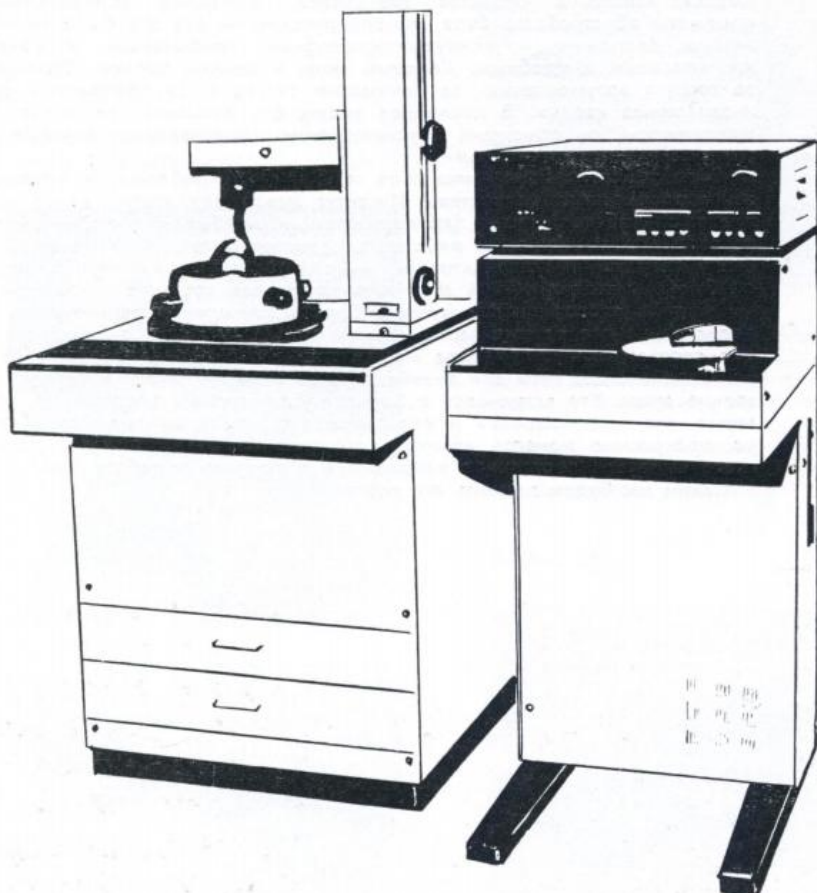
Диаметры, мм: наружный — 0,5—250; внутренний — 3—250.

«КАЛИБР» — точный прицел в Вашем бизнесе

Телефоны: 215-36-76 (зам. по производству)
287-09-71 (гл. инженер)
287-13-11 (коммерческий директор)
287-04-61 (отдел сбыта)

Телетайп: 112700.

Телекс: 411944.



**Содержание журнала
«Техническая эстетика»
за 1991 год**

НАВСТРЕЧУ СЪЕЗДУ СД СССР

МЕЩАНИНОВ А. А. Друзья мои, прекрасен ль наш союз — № 1.

ПУЗАНОВ В. И. Кто мы, коллеги-дизайнеры? — № 4.

УСТИНОВ А. Г. Проблемы дизайн-школы — № 2.

ПРОБЛЕМЫ, ИССЛЕДОВАНИЯ

ГАРИН Н. П. Умирают люди, умирают вещи — № 9.

ГРИЦ И. Я. Региональность культуры и ее последствия — № 6.

ГУКАСЯН Т. М. Мобильные жилища — № 9.

ДУБОВ П. Л., ЭРЛИХ М. Г. Метафора и компьютер — № 8.

ДУБОВ П. Л., ЭРЛИХ М. Г. Человек. Отчуждение и (или) информатизация — № 10.

МЕЛИКЯН А. А., АКОПЯН А. А., КАРАПЕТЯН М. В. Спасательные отряды. Организация и оснащение — № 2.

МЕЛЬНИКОВ Л. Н. Повышенная экспрессия — новое свойство среды — № 5.

ШАТИН Ю. В. Экодизайн: необходимость или возможность? — № 7.

ШАТИН Ю. В. Реальности Севера и иллюзии дизайна — № 9.

ШАТИН Ю. В. Бионический подход в экодизайне — № 11.

ФУТУРОДИЗАЙН

АДЕЛЬШИН В. А. Ноосфера и город будущего — № 4.

БЕСТУЖЕВ-ЛАДА И. В. На пути к альтернативной цивилизации — № 2.

ЖЕЛАННАЯ Н. В. Горизонты футуропроектирования — № 12.

МИХЕЕВА М. М. Острова в океане — № 6.

НЕФЕДОВ П. А., ЩЕЛКУНОВ Д. Н. Банк прогнозов — № 4.

ПРОЕКТЫ, ИЗДЕЛИЯ

АЗРИКАН Д. А. Furnitronics — пир во время чумы — № 2.

АЗРИКАН Д. А. Телевизор времен Ельцина и Горбачева — № 11.

ВИНОГРАДОВ В. В. Бочка Диогена, или Вода на вес золота — № 5.

ГРАШИН А. А. Концепция центра реабилитации — № 10.

ДАНИЛЕНКО В. Я. Интерес к региональному дизайну.

ЗАДЕСЕНЕЦ Е. Е., ФЕДОРОВ М. В. Дизайнерский уровень изделий: анализ и оценка — № 11.

КАПТЕЛИН Н. Б. Новый трехколесный — № 8.

ЛАЗАРЕНКО О. А. И зимой, и летом — № 12.

ПЛАТОНОВА Н. М. Игрушки, которых нет — № 7.

ПРОХОРЕНКОВ В. П. Компьютер и детство — № 3.

ШИМКО В. Т. Еще одна грань дизайна — № 1.

ЯКУНИЧЕВ Н. Г. Космический ручной инструмент — № 4.

ЭРГОНОМИКА

ДАНИЛЯК В. И. Эргономика и международная стандартизация — № 6.

ЗАДЕСЕНЕЦ Е. Е., КОНЧА Л. И., ФЕДОРОВ М. В. Процедуры эргономической оценки качества товаров — № 1.

ИЛЮШИНА Т. В. Особенности проектирования учебных карт — № 2.

КАМОЗИН Л. М. Качество трактора оценивает компьютер — № 10.

КОНЧА Л. И. Оценка удобства бытовых изделий — № 3.

МУНИПОВ В. М. Эргономика и война в Персидском заливе — № 9.

ОБРАЗОВАНИЕ

БАРМАШ О. А. Старт без финиша — № 3.
Кафедра дизайна при ВНИИТЭ — № 1.
КОСТЕНКО Т. В. Школа: зерна дизайна — ростки образования — № 11.
НАДАРЕЙШВИЛИ Г. Защита дипломов — № 1.
ПРИМОЧКИН Б. П. Автомобиль, любовь моя — № 6.

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ

АЗРИКАН Д. А. Советские дизайнеры в галерее AXIS — № 8.
БЕККЕР Г. П. «СтанкоТех-91»: конкуренция пультов — № 9.
БИЗУНОВА Е. М. Гимн теллурическому сознанию, или Эксперименты Рауля Буншотена — № 1.
ГРИЦ И. Я. Этнографический дизайн и национальные традиции — № 3.
ДАНИЛЕНКО В. Я. Против разрушения культуры — № 9.
«На перекрестке» — девиз конгресса — № 6.
НУРУЛЛАЕВА Р. Л. Цвет, материалы, технология — № 3.
ПУЗАНОВ В. И. Самолет испытывается... культурой — № 1.
ПУЗАНОВ В. И. Пятая экспозиция «Сельхозтехники»: пора менять сценарий — № 2.
Занимайтесь дизайном в свое удовольствие — № 4.
СИЛЬВЕСТРОВА С. А. Все для инвалидов — № 5.

СОБСТВЕННОЕ МНЕНИЕ

АЗРИКАН Д. А. Уйти, чтобы вернуться — № 9.
ГАЛКИН Ю. Н. Время дизайна придет — № 8.
ГРИЦ И. Я. Верю в творческую личность — № 3.
ЭКУАН К. «Место золота займет... дизайн» — № 2.

ПОРТРЕТЫ

Рамиз Гусейнов — № 7.
Сергей Леонов — № 10.
Тагир Хайров — № 8.
Франсуа Кирэн — № 5.

ЮБИЛЕИ

ЗАЙЦЕВ С. А., ПУЗАНОВ В. И. История ВАЗа только начинается — № 11.
МЕЛЬНИКОВ Л. Н. «Со временем землю разберут до центра» — № 12.

НАШИ ПУБЛИКАЦИИ

СИМОНОВА А., ЧЕРНЕВИЧ Е. Москва — Милан: Жадова — Соттсасс — № 11.
ФЛОРЕНСКИЙ П. Иконостас — №№ 6—12.

О ЧЕМ ДИССЕРТАЦИЯ

КАГАН М. С. Новое слово в теории дизайна — № 4.
КАГАН М. С. Проектная культура и эстетика дизайна — № 6.
ТАСАЛОВ В. С. Теория дизайна и проектная культура — № 7.
УСТИНОВ А. Г. В поисках дизайна на тупиках цивилизации — № 10.

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

Дизайн-центр: проекция в будущее — № 1.
«Московский стиль» — не только для москвичей — № 12.
Наш дизайн не нашими глазами — № 5.

МИР ГРАФИКИ

ГАМАЮНОВ В. Н. Проективнография, или Современный феномен учений о фигурах, пропорциях и отображениях — № 4.

ГАМАЮНОВ В. Н. Чтение проективнографических чертежей — № 5.

СТРЕЛЬЧЕНКО В. И., ГОРБАНЬ Т. М., ПЕДЬКО С. С. Знаки для медицинских учреждений — № 7.
ХОДЬКОВ Ю. Л. Рисунки в дизайне — № 6.
ЭГАМОВ А. Э. Как учатся графики — № 12.

КОНКУРСЫ

КОНДРАТЬЕВА К. А. Второй Всемирный студенческий — № 7.

В ЗЕРКАЛЕ ИСТОРИИ

АРОНОВ В. Р. Советский дизайн начального периода (1920—1930-е годы) — № 3.
Дизайн и быт 20-х годов — № 5.
«Наш паровоз вперед лети!..» — № 12.
ВАСИЛЬЕВ А. А. Пирамида Хефрена: реконструкция проекта — № 2.
ВАСИЛЬЕВ А. А. Фараоны не простят — № 6.
ВАСИЛЬЕВ А. А. Египет, опомнись! — № 11.
ПУЗАНОВ В. И. «Шезлонг под зонтиком» — № 12.
ШАТИН Ю. В. Двести лет с велосипедом — № 3.

АРХИГРАД

ЛЕМШЕВ С. К. К рынку среднего образования — № 2.
ЛЕМШЕВ С. К. Храмы перестройки — № 5.
ЛЕМШЕВ С. К. Новая загородная архитектура — № 8.
ФЕСЕНКО Д. Е. «Принц Чарльз и архитектурные дебаты» — № 2.
ФЕСЕНКО Д. Е. Постмодернизм — путь конверсии? — № 5.
ФЕСЕНКО Д. Е. Деконструктивизм — феномен 80-х? — № 8.
ЯКУНИЧЕВ Н. Г. Ручной инструмент. Из прошлого в будущее — № 8.

ПРАВОВОЙ ЛИКБЕЗ

БОЛХОВИТИН Л. Н. Если проект претерпел изменения — № 2.
БОЛХОВИТИН Л. Н. Долгое ожидание премии — № 4.
БОЛХОВИТИН Л. Н. Как защитить авторство? — № 5.
СЕНЬКОВСКИЙ В. В. Авторство дизайнерских решений — № 9.

БИБЛИОГРАФИЯ

АЛЕКСАНДРОВА С. В. Не только о дизайне машин — № 7.
АРОНОВ В. Р. Феномен индустриального дизайна: Sony — № 1.
ЛАЗАРЕВ Е. Н. Нужная, но недоступная книга — № 3.
ПУЗАНОВ В. И. Архитектурный дизайн Хельмута Яана — № 6.
ПУЗАНОВ В. И. Якокка: дизайн-менеджмент на «Форде» и «Крайслере» — № 10.
ПУЗАНОВ В. И. Что такое реклама — № 11.

РЕФЕРАТЫ

Перспективная модель телефона (Дания); Цветной мини-телевизор (Нидерланды); «Сбруа» для фото- и кинолюбителей (США); Первая выставка молодых дизайнеров (Великобритания); Рабочая одежда — объект дизайна (Финляндия) — № 1.
Трактор будущего (Великобритания); Итоги конкурса «Дизайн будущего» (Япония) — № 3.
Новые кабины таксофонов (ЧСФР); Ватерклозет будущего — № 4.
Аналоговые часы (ЧСФР); Конкурс «Форма Финляндия — пластмассы будущего» — № 5.

Для снятия стрессов (ЧСФР); Дизайнеры побережья (Япония) — № 6.

Новые тенденции в автомобильном дизайне (Япония) — № 7.
Новый нефтепровод (США); Итоги конкурса фирмы Wgapp (Германия); Ручной калькулятор (США); Телефонные аппараты нового поколения (Великобритания) — № 8.
«Нарита-экспресс» (Япония) — № 9.
Институт знака качества Италии; Электронный музыкальный инструмент (Германия); Чемоданы и дорожные сумки (Италия) — № 10.
Виз Arg — система дистанционного управления (Германия) — № 11.
Домашняя коммуникационная система (Германия) — № 12.

НОВИНКИ ЗАРУБЕЖНОЙ ТЕХНИКИ

№№ 1; 2; 3; 6; 7; 8; 9; 10; 11.

**ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!
НАСТУПАЕТ
НОВЫЙ 1992 ГОД.
СТАНЕТ ЛИ ОН ГОДОМ
РЕАЛЬНЫХ ДОБРЫХ
ПЕРЕМЕН ДЛЯ НАС!
БУДЕМ НАДЕЯТЬСЯ.
С НОВЫМ ГОДОМ!**

2.50

90-15

Индекс 70979

