

УДК 130.2:629.33

Штракс Марк Григорьевич, канд. филос. наук, проф.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, philosophy87@mail.ru

Волобуева Лариса Николаевна, канд. филос. наук, доц.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, philosophy87@mail.ru

ФИЛОСОФСКОЕ ОСМЫСЛЕНИЕ КОНЦЕПТА «АВТОМОБИЛЬ»

Аннотация. В статье рассматривается генезис концепта «автомобиль», который сегодня трансформировался в понятие, обозначающее транспортное средство. Природа автомобиля и отражение этой природы как концепта обнаруживается еще в культуре Древнего мира в процессе мифологического познания. Космическая упорядоченность мира, выраженная в движении небесных тел, воспринималась и оформлялась человеком как концептуально понимаемое движение, проецируемое на устройство земной жизни. В философских теориях Древнего мира делаются попытки логического определения концептов движения и самодвижения. В эпоху Возрождения формируется гуманистическая парадигма, рассматривающая человека как творца, выражающего концепты движения и самодвижения в технических самодвижущихся средствах. В нововременной культуре индивидуальное творчество и самодвижение как развитие индивидуальных способностей объективировались в самодвижущихся транспортных средствах, а затем сместились на утилитарную трактовку самодвижения в виде освобождения человека от физического труда. Сегодня дуализм искусственного и естественного в виде принципа самодвижения наглядно выражен в автомобиле как предмете, дающем полную возможность проявления творческой активности.

Ключевые слова: истина, концепт, понятие, движение, самодвижение, автомобиль, искусственное и естественное.

Shtraks Mark G., Ph. D., professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, philosophy87@mail.ru

Volobueva Larisa N., Ph. D., associate professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, philosophy87@mail.ru

PHILOSOPHICAL UNDERSTANDING OF THE CONCEPT "CAR"

Abstract. The article discusses the Genesis of the concept "car", which is now transformed into the notion of designating the vehicle. The nature of the car and the reflection of this nature as a concept is detected in the culture of the Ancient world in the process of mythological knowledge. The cosmic order of the world, expressed in the movements of celestial bodies were perceived and shaped by man as the conceptual understandings of the movement projected on the device's earthly life. In the philosophical theories of the

Ancient world attempts logical definition of the concepts of motion and self motion. In the Renaissance formed the humanist paradigm considers man as a Creator expressing concepts of motion and self-movement in technical self-propelled vehicles. In novouredeni the culture of individual creativity and self-movement as the development of individual abilities was objectiveanalysis in self-propelled vehicles, and then shifts to a utilitarian interpretation of the study results in the liberation of man from physical labor. Today, the dualism of natural and artificial in the form of the principle of self-movement is expressed clearly in the car as the subject, giving full opportunity for the manifestation of creative activity.

Key words: truth, concept, concept, movement, self-movement, car, natural and artificial.

Термин «концепт» (лат. *conceptus* – восприятие, зачатие) представляет собой смысловую наполненность понятия, не связанную с логическими языковыми формами. История термина «концепт» начинается с схоластической теолого-философской западноевропейской традиции, которая зафиксировала нетождественность вещи ее логическому определению и выявление ее смыслов в коммуникативном процессе, который подразумевает субъективную рефлексю. В результате складываются представления об объекте, его онтологических признаках, о форме, движении и пр. Следовательно, концепт сводит действительные и воображаемые явления, универсализирует их, тем самым сохраняя и транслируя предпосылки к формированию логических понятий. В обыденной философии он дает возможность «придать хаосу consistency, ничего не потеряв из его бесконечности» (Р. Карнап); он есть «своего рода культурный слой, посредничающий между человеком и миром» (Н.Д. Арутюнова); он возникает как «...основная ячейка культуры в ментальном мире человека» (Ю.С. Степанов).

Мифологическое мировосприятие, не подразделяющее мир на субъективный и объективный, носит эмоциональный характер, то есть переживается человеком и зависит от специфики мышления познающего субъекта; общее отождествляется с единичным в синкретичной форме художественно-образного описания.

На онтологическом уровне бытие отождествляется как повседневное бытование, которое продуцируется движением небесных светил.

Наглядным выражением космически упорядоченного, сакрального движения становится Солнце, универсальным символом которого является круг (колесо) с крестом внутри или колесница, а сам концепт уходит корнями в древнеиндийское «*sáratī*» – «двигаться», «катиться». Анализ концепта «колесо» указывает на то, что он является архетипом целостности, законченности мира, символизирует движение объективного и субъективного духа (К.Г. Юнг, швейцарский философ культуры, 1875–1961). Распространенный мифологический сюжет, описывающий божественное грохотание «Большой повозки» или «Колесницы», катящейся по неровной поверхности, концептуализирует регулярно-периодическое, упорядоченное, цикличное, гармоничное, разумное движение светил и олицетворявших их богов как принцип бытия.

Например, возница олицетворяет духовное начало, повозка – человеческое тело как спектр чувств и состояний, вожжи – мышление и волю; животные в упряжке, их форма, количество, цвет – благие или недостойные цели и душевные устремления (Р. Генон (René Jean-Marie-Joseph Guénon), французский философ, 1886–1951).

Тем не менее, движение как концепт в мифологической картине мира обнаруживает примеры прикладного характера умозрительных знаний.

Например, при анализе древнегреческих мифов обнаруживается, что название, т.е. классификация колесниц, отражает количество лошадей или лошадиных сил в упряжке (двух-, трех-, четырехконная колесница, соответственно бига, трига, квадрига). В «Илиаде» Гомера есть подробное описание колесницы, которое, оперируя техническими характеристиками, описывает принцип независимого вращения колес на одной оси, и сегодня являющийся обязательным для практически любых повозок, в том числе для автомобилей.

Проблема движения, как универсальная и атрибутивная характеристика бытия, становится одной из центральных проблем философии. В античной философии при дискуссии на эту тему были выявлены парадоксы движения и его элементов, таких как универсальность, субъект, объект, модели движения.

Аристотель считал, что «познание движения необходимо влечет за собой познание природы» и рассматривал проблему движения как с точки зрения физического, так и метафизического понятия, что задало мыслительную традицию в европейской культуре. Материя и форма находятся во взаимоотношении, переходят из одного в другое, то есть движутся от возможного к действительному и т.д. В развитие идей мыслителя в нововременных материалистических концепциях (Д. Дидро, П.А. Гольбах, Ф. Энгельс, М. Борн и др.) движение рассматривается как способ существования материи; в идеалистических концепциях (Г.В. Лейбниц, Г.Ф. Гегель и др.) – как качественное изменение, трансформация объекта. На сегодняшний день на концептуальном уровне преобладает аксиологическое представление о движении как о развитии в форме прогресса, регресса и их вариантов; на гносеологическом уровне движение рассматривается в связи с пространством, временем и энергией при семантическом анализе.

В развитии концепта «движение» возникает концепт «самодвижение» как внутренне необходимое, самопроизвольное движение материи, изменение объекта в результате внутренних диалектических противоречий. Рассмотрение этой проблемы обнаруживается и в древневосточной, и в античной философии, но пристальное внимание идея самодвижения привлекала в философии эпохи Возрождения и Нового времени в лице Дж. Бруно, Дж. Толанда, П. Гассенди, Д. Дидро, П.-А. Гольбаха, особенно Г. Гегеля и др.

В эпоху Возрождения идея самодвижения получает дальнейшее развитие. Мировоззренческие установки на гуманизм и антропоцентризм ориентировали человека на путь самостоятельного познания мира, самодвижения, право человеческого разума на самостоятельное творчество, утверждение великой силы разума, целесообразной и логической деятельности. В процессе анализа движения акцентируется его источник, который обозначается как неотделимое от материи разумное начало. Как следствие, начинает генерироваться концепт «autos» – сам. Воспроизводство смысла концепта «сам» относилось непосредственно к человеку как к творческому началу, который может сам обеспечивать движение, сам выбирать маршрут, сам решать, когда и где останавливаться. Актуализация этого смысла наблюдается и в гносеологических, и социальных аспектах бытия человека, в синтезе варварского платонизма в форме неоплатонизма и теологической (Пико дела Мирандола), этической (Лоренцо Валла), концептуальной (Микеланджело) и изобретательской (Леонардо да Винчи) мысли. Как результат, появляются артефакты, которые связывают на время работы отдельные операции и образуют из них единое целое по образу и подобию космической гармонии. На это указывает в работе «Механика» Г. Галилей (1564–1642), один из основоположников современного экспериментально-теоретического естествознания, сформулировавший принцип относительности движения. По его мнению, суть машины заключается в том, что она по воле единого Целого с его свойством самоорганизовываться перераспределяет дискретное движение во всеобщее. Именно в это время появляется социальная группа, сочетающая в своей деятельности философские, естественно-научные, ремесленные, теоретические, обыденные, практические знания, рассматривая их как взаимодополняющие и взаимодействующие средства познания мира. Новации и достижения творцов Возрождения оказали

огромное влияние на мировосприятие носителей европейской культуры. Объективированием гуманистического мировоззрения стало появление уже в XV в. проектов и реальных моделей самодвижущихся военных и развлекательных повозок, которые справедливо считаются предтечей современного автомобиля. В качестве примера можно назвать самодвижущиеся колесницы великого итальянца Леонардо да Винчи и германского художника Альбрехта Дюрера, которые приводились в действие слугами, шагающими рядом с повозкой или находящимися на ней самой, но источником движения является человек-творец.

Нововременная парадигма ориентирована на сциентическое миропонимание как основу цивилизационного развития, направленное на обретение и осознание человеком собственной свободы. Специфическим культурно обусловленным процессом преобразования становится развитие техники, как искусства или искусной деятельности, направленной на постижение истины. Акцентированная индивидуальная, самобытная, инновационная способность человека к созиданию выражается в мастерски сделанных оригинальных деталях машин, в движении технических средств, в непосредственно транспортных средствах и в мастерстве управления этими средствами. Здесь сам человек определяет направление, цель, целесообразность движения, то есть реализует свое свободное творческое начало. Если вспомнить первые автомобили, то это всегда авторское произведение, единичный экземпляр, концепт, отражающий сущностные характеристики созидательного процесса в трактовке автора. Сам автомобиль становится индивидуальным, осознанно созданным пространством творческой свободы для человека, даже если он просто эксплуатирует его. Отсюда на ранних этапах развития автомобиля фигура водителя-шофера-возницы являет собой нечто близкое к существу субъектному, метафизическому,

высшего порядка, что в обыденной жизни выражается внешним обликом, специфическими деталями одежды, отношением окружающих и пр.

Особый интерес к технике, как к определяющей мировоззрение и жизнедеятельность человека, стало модернистское миропонимание, особенно на первой, так называемой авангардистской, стадии.

Все многочисленные течения декларировали необходимость коренных изменений ценностных ориентаций, активного практического преобразования мира под влиянием развития науки и технической реализации научных открытий, что ведет к изменению характера отношений с природной и социальной средой. Так, итальянский футурист Ф.Т. Маринетти в «Первом манифесте футуризма» заявляет:

«Под багажником гоночного автомобиля змеятся выхлопные трубы и изрыгают огонь. Его рев похож на пулеметную очередь, по красоте с ним не сравнится никакая Ника Самофракийская» [4]. Концепция машины в сочетании с движением описывается работой актуальных механических деталей. Например, звук движения от грохота божественной колесницы сравнивается со звуком пулеметной очереди. Дальнейшее развитие автомобиля как такового связано именно с движением и скоростью.

В работе доктора философских наук Л.Н. Столовича «Философия красоты» (1978 г.) приводится высказывание летчика-испытателя Марка Галлая, которое, на наш взгляд, очень точно раскрывает сущность проблемы: «...Красивая, ласкающая своими пропорциями взор машина обычно к тому же хорошо и летает. Эта, на первый взгляд, вполне мистическая закономерность имеет, я думаю, вполне рациональное объяснение: дело, по-видимому, обстоит как раз наоборот – хорошо летающая машина начинает представляться нам «красивой» [8, с. 49].

Примерно в это же время в недрах конструктивизма с его мировоззренческим идеалом, трактующим сущность мира как алгоритм, формируется представление о конструкции как о пространственно-

временной структуре, своеобразном «машинном духе» как единстве технической, эстетической и художественной деятельности. В итоге функционализм и механизированное производство, заменившие физический труд человека, непосредственное техническое ремесленничество, которые концептуализируются как проявление несвободы, привели к унификации и стандартизации изделий, к исчезновению уникальности, субъектности продуктов производства. А западно-европейские и североамериканские страны просто отказываются от производства промышленных продуктов на своих территориях.

Концептуально мировосприятие современного человека представляет собой взаимодействие искусственного и естественного как онтологических категорий современной культуры. Жизнедеятельность человека связана с предметной средой (вещами, техническими сооружениями и средствами, коммуникативными системами), которая обладает самостоятельностью. Автомобиль стал идеальной моделью такого существования с наличием базового европейского гуманистического принципа свободы и движения как развития в виде прогресса и саморазвития, как изначально акцентированное искусственное начало. Но естественное начало, с характерной для природы свободной композицией, асимметрией, целесообразностью, то есть типичными чертами традиционного, например японского, искусства обеспечило наилучшее сочетание движения, удобства пользования, психологической комфортности и индивидуального пространства. Таким образом, практически реализуется синтетический принцип искусственного и естественного в деятельности в виде самодвижения, дающий возможность проявления свободы и творчества, то есть активного начала, и соответствия данности, то есть пассивного начала. Но развитие культуры XXI в. указывает на виртуальную форму бытия человека, где уже

равноправно взаимодействуют человек и технологии. Видимо, такую действительность можно позиционировать термином «ноосфера» – сфера взаимодействия природы и разума. Но в ноосфере именно разумное человеческое начало является определяющим. А проективное сознание современного человека моделирует самодостаточные технологические артефакты, например самоуправляемые автомобили. Целесообразность этих моделей объясняется ограниченными возможностями человеческой психики и неограниченными технологическими возможностями.

Но в таком случае концептуально автомобиль перестает быть сутью выражения свободы человека.

Если вернуться к идее «ноосферы» в исследованиях русского и советского мыслителя В.И. Вернадского XIX-начала XX вв., то она акцентирована на методологии коэволюции человека и природы, т.е. необходимой согласованности разумной деятельности и естественно-природной среды под патронажем и ответственностью человека.

Список литературы

1. Гачев, Г.Д. Национальные образы мира. Италия / Г.Д. Гачев. – М.: Воскресенье, 2007. – 416 с.
2. Долматовский, Ю. Беседы об автомобиле / Ю. Долматовский. – М.: Молодая гвардия, 1976. – 208 с.
3. Лавджой, А. Великая цепь бытия: История идеи / А. Лавджой. – М.: Дом интеллектуальной книги, 2001. – 376 с.
4. Маринетти, Ф.Т. Первый манифест футуризма. Называть вещи своими именами / Ф.Т. Маринетти // Программное выступление мастеров западно-европейской литературы. – М.: Прогресс, 1986. – С. 158–162.
5. Момджан, К.Х. Гипотеза общественного прогресса в современной социальной теории / К.Х. Момджан // Вопросы философии. – 2016. – № 10. – С. 36–46.

6. URL: http://www.gumer.info/bogoslov_Buks/Philos/gas_raz/index.php
7. Ревко, П.С. Искусственные интеллектуальные системы и повседневная жизнь человека / П.С. Ревко. – Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2009. – 130 с.
8. Столович, Л.Н. Философия красоты / Л.Н. Столович. – М.: Политиздат, 1978. – 120 с.
9. Суржанская, Ю.В. Концепт как философское понятие / Ю.В. Суржанская // Вестник Томского гос. ун-та. Философия. Социология. Политология. – 2011. – № 2 (14). – С. 70–74.

References

1. Gachev G.D. *Nacional'nye obrazy mira. Italija* (National images of the world. Italy), Moscow, Voskresen'e, 2007, 416 p.
2. Dolmatovskij Ju. *Besedy ob avtomobile* (The conversation about the car), Moscow, Molodaja gvardija, 1976, 208 p.
3. Lavdzhoj A. *Velikaja cep' bytija: Istorija idei* (Great chain of being: the History of ideas), Moscow, Dom intellektual'noj knigi, 2001, 376 p.
4. Marinetti F.T. *Programmnoe vystuplenie masterov zapadno-evropejskoj literatury*, Moscow, Progress, 1986, pp. 158–162.
5. Momdzhhan K.H. *Voprosy filosofii*, 2016, no. 10, pp. 36–46.
6. URL: http://www.gumer.info/bogoslov_Buks/Philos/gas_raz/index.php
7. Revko P.S. *Iskusstvennye intellektual'nye sistemy i povsednevnaia zhizn' cheloveka* (Artificial intelligent systems and everyday life), Taganrog: Izd-vo TTI JuFU, 2009, 130 p.
8. Stolovich L.N. *Filosofija krasoty* (The philosophy of beauty), Moscow, Politizdat, 1978, 120 p.
9. Surzhanskaja Ju.V. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Filosofija. Sociologija. Politologija*, 2011, no. 2 (14), pp. 70–74.