

В диссертационный совет Д 212.144.05  
на базе ФГБОУ ВО «Российский государственный  
университет им. А. Н. Косыгина  
(Технологии. Дизайн. Искусство)»,  
117997, г. Москва, ул. Садовническая, д. 33, стр. 1

### **ОТЗЫВ**

**официального оппонента КОШАЕВА ВЛАДИМИРА БОРИСОВИЧА,  
доктора искусствоведения, профессора, профессора кафедры  
«Семиотика и общая теория искусства» факультета искусств  
федерального государственного бюджетного образовательного  
учреждения высшего образования «Московский государственный  
университет им. М.В. Ломоносова»  
на диссертацию РОМАНОВА АЗАТА РАФИЛЕВИЧА  
«Школа дизайна транспортных средств в Удмуртской Республике»,  
представленную на соискание ученой степени кандидата  
искусствоведения по специальности 17.00.06 –  
Техническая эстетика и дизайн**

#### **Актуальность темы диссертации**

Развитие отечественного промышленного дизайна невозможно вне контекста его генезиса и без понимания его сильных и слабых сторон, что обуславливает необходимость глубокого изучения отечественной истории дизайна, в том числе массива эмпирических данных в зонах активного творческого развития отрасли. В истории дизайна профильные отраслевые организации достаточно изучены, в то время как непрофильные, например дизайн-структуры внутри Министерства оборонной промышленности в научном поле представлены слабо. При этом они обладают уникальным опытом и нуждаются в пристальном внимании. К одной из таких школ безусловно принадлежит «удмуртская школа дизайна средств транспорта», сформировавшаяся на предприятиях оборонной промышленности уральского экономического региона. Этим обосновывается актуальность диссертационной работы А.Р. Романова, в которой проанализирована деятельность школы и сформулированы основные положения, ее характеризующие: хронологические этапы, основные направления деятельности, субъекты производства и воспроизводства знаний и опыта, методические особенности и результаты школы.

#### **Степень обоснованности научных положений, выводов и практических рекомендаций, сформулированных в диссертации**

Обоснованность выводов диссертационной работы обеспечивается репрезентативностью и объемом рассмотренных практических и теоретических работ, их характерной выборкой, затрагивающей как объекты дизайна рассматриваемого региона (Удмуртская Республика), а также общемировые тенденции. Автором изучены и систематизированы архивные

данные Центрального государственного архива УР, Ижевского машиностроительного завода, Ижевского автозавода, собраны устные свидетельства дизайнеров. Научно сформулированные тезисы последовательно развиты в опубликованных теоретических и проектных работах научных публикациях автора и апробированы на выставках и конкурсах, а также публичных лекциях.

### **Достоверность и новизна научных положений, выводов и практических рекомендаций**

Научная новизна результатов, полученных в исследовании, представлены в следующих позициях:

— структуризация составляющих феномена региональной школы дизайна транспортных средств и представление феномена его хронологически в этапах развития, участников процесса – организации, персоналии и коллективы, а также методологические характеристики и виды деятельности по типам транспортных средств;

— внедрение в научный оборот широкого спектра ранее не опубликованных рисунков и фотографий макетов, представляющих интерес с точки зрения истории дизайна вкупе с их искусствоведческим анализом и хронологической классификацией;

— комплексная оценка влияния экономических, политических и социальных факторов на формирование теории и практики дизайна;

— подробный анализ влияния традиций уральского промышленного дизайна на возникновение школы дизайна и реализацию её потенциала в среде оборонно-промышленного комплекса.

Достоверность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, базируется на искусствоведческом и историко-культурологическом научных методах и подходах исследования. Основные результаты диссертации опубликованы в 20 научных работах, апробированы на международных, российских конференциях и конкурсах, и в учебном процессе созданного в 2008 году республиканском научно-образовательном центре «Развитие дизайна и инжиниринга промышленных изделий в Удмуртской Республике» (бакалавриат-специалитет-магистратура-аспирантура по направлению «Дизайн».

### **Значимость для науки и практики полученных автором выводов и рекомендаций работы**

Результаты исследования обладают практической ценностью для промышленных дизайнеров, искусствоведов и специалистов в области теории дизайна.

Выводы данной работы могут применяться в образовательной деятельности в виде лекций и самостоятельных работ по дисциплине «История дизайна», а также при непосредственных работах по разработке новых средств транспорта.

Использование данных диссертации в ретроспективных музейно-

выставочных экспозиционных проектах способствует решению как локальных, так и глобальных проблем. Во-первых, публичному осознанию ценности материального культурного наследия феномена удмурской школы дизайна транспортных средств как продолжения уральской традиции промышленного дизайна. Во-вторых, общему повышению статуса и раскрытию ценности профессии промышленного дизайнера как ответственной за формирование качества предметно-пространственной среды в целом.

### **Общая оценка работы**

Диссертация состоит из введения, четырех глав с выводами, основных выводов и результатов, списка литературы (111 наименований) и двух приложений. Общий объем работы 193 страницы.

**Во введении** обосновывается актуальность работы, определяются объект, предмет и хронологические рамки исследования, формулируются цель и задачи, раскрываются научная новизна и практическая значимость исследования. Определение задач исследования базируется на современном состоянии знания о локальных школах промышленного дизайна и степени изученности дизайн-процесса в оборонной промышленности. Предлагается таблица

**В первой главе** рассмотрены условия промышленного производства с момента организации первых мастерских до начала крупносерийного поточного производства, возникновение конструкторских коллективов, их деятельность и методика. Дана характеристика объектов инженерного дизайна: мотоциклов и автомобилей.

**Во второй главе** проанализированы предпосылки возникновения художественно-конструкторского бюро и продукты его деятельности, определен характер массового автомобильного производства в Ижевске, рассмотрены события, предшествовавшие выбору модели и определены факторы, оказавшие влияние на выбор модели. Дана характеристика продуктов художественного конструирования и оценка влияния ВНИИТЭ на повышение композиционных качеств транспортных средств.

**В третьей главе** сформулированы четыре направления деятельности дизайнеров Ижмаша: легковые, спортивные и грузовые автомобили, дорожные и спортивные мотоциклы, мотомашины и спецтехника. Предлагается схема классификации по периодам и типам транспортных средств. Выделены методические особенности работы объединённого коллектива. Рассмотрена эволюция стилистических представлений дизайнеров, систематизированы приоритетные направления развития «фирменного стиля ИЖ» в хронологическом порядке применительно к дизайн-продуктам.

**В четвертой главе** приведены актуальные методологические основы дизайн-проектирования транспортных средств на современном этапе, рассматриваются механизмы воспроизводства кадров силами школы транспортного дизайна, воплощённой в Научно-образовательном центре, в который входят как университеты, так и производственные структуры.



**В заключении** сформулированы выводы по основным положениям работы.

**Автореферат** отражает основное содержание диссертации. В нем изложены основные идеи и выводы диссертации, показан вклад автора в проведенное исследование, степень новизны и практическая ценность результатов исследований. Оформление диссертации и автореферата отвечают требованиям ВАК Министерства образования и науки РФ.

Автор имеет 20 научных публикаций (в том числе 1 монография в соавторстве, 5 статей в журналах, входящих в перечень ВАК РФ). Научные положения, на новизну которых претендует автор, в достаточной степени отражены в его публикациях. Диссертация изложена логически связно и последовательно.

### **Общие замечания по работе**

1. В пункте диссертации, посвящённом современному состоянию школы, важно продолжить исследование разработок концерна «Калашников» как преемника ПО «Ижмаш» и хотя бы кратко охарактеризовать художественные объекты школы транспортного дизайна последних двух лет (машины: мотоцикл для проекта «Кортеж», электромотоциклы, трицикл и квадрицикл).

2. В тексте есть неточности в подписях: в частности на стр. 89 рисунок макета подписан как «НАМИ-0162», а на стр. 150 тот же макет подписан как «макет легкого автомобиля для сельской местности с узлами и агрегатами от мотоцикла». Он мог быть создан с участием НАМИ, но подлинный опытный образец НАМИ-0162 имел вид полноприводного трёхдверного универсала. В пункте 3.2.2 при анализе ИЖ-14 можно было бы упомянуть примечательную особенность трансформации заднего сиденья, которое в сложенном виде служило перегородкой багажного отсека.

3. В тексте используется приведение технических характеристик транспортных средств, взятых из открытых источников, в виде таблиц. Данная информация носит справочный характер и могла бы быть размещена в приложении.

4. В списке литературы верхняя хронологическая граница рассмотренных печатных источников относится к 2016 году и появление новых источников по теме, в частности книги «Советские полноприводные. Том I. Легковые», изданной в 2017 / Ионес С.В., Марков Н.С., Рубежной Н.А., Свиридов А.К., Тихонов Г.В. — Тула, 2017. — 420 с., табл., ил.) приведены не опубликованные ранее данные по опытным полноприводным образцам Ижевского машиностроительного завода. И в качестве рекомендаций, это не замечание, но пожелание, важно изложить материалы диссертации в форме учебного пособия, а с целью популяризации наследия школы транспортного дизайна рассмотреть возможности расширить план презентации: создание выставочного проекта, посвящённого становлению и развитию дизайна транспортных средств в Удмуртии, дополненный последними образцами мотоциклов и мотомашин, выполненными концерном



«Калашников».

Вместе с тем отмеченные недостатки не снижают общей положительной оценки рассматриваемой диссертационной работы и свидетельствуют об актуальности темы.

### Заключение по работе

Диссертация по характеру рассматриваемых проблем, поставленной цели и исследовательским задачам, а также качеству исполнения является законченной научно-квалификационной работой и отвечает требованиям ВАК Министерства образования и науки РФ, предъявляемым к кандидатским диссертациям. В работе приведены научные результаты, которые можно квалифицировать как новые научно обоснованные исследования. В контексте мировой практики транспортного дизайна полученные данные развивают российскую теорию дизайна, а также обладают методическим потенциалом для решения конкретных задач по типологии проектных решений и объектов дизайна региональной школы дизайна транспортных средств, так и по установлению закономерностей становления и развития школы дизайна транспортных средств региона с учетом влияния экономических, политических и социальных факторов.

Диссертация соответствует требованиям пункта 9 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ № 842 (ред. от 28.08.2017 г.), предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор Романов Азат Рафилевич заслуживает присуждения ученой степени кандидата искусствоведения по специальности 17.00.06 – Техническая эстетика и дизайн.

Официальный оппонент:

профессор кафедры «Семиотика и общая теория искусства» факультета искусств  
ФГБОУ ВО «МГУ им. М.В. Ломоносова»,  
д-р искусствоведения, профессор



Кошаев Владимир Борисович

24 ноября 2018 г.

ФГБОУ ВО «Московский государственный университет  
им. М.В. Ломоносова»

125009, Москва, ул. Б. Никитская, д. 3, стр. 1  
Телефон: (495) 629-56-05, факс (495) 629-43-41  
Сайт [www.arts.msu.ru](http://www.arts.msu.ru), E-mail [info@arts.msu.ru](mailto:info@arts.msu.ru)

