

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Московская художественно-
промышленная академия
им С.Г. Строганова»

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 Никиты Евгеньевича Розанова,
кандидата искусствоведения, профессора, зав. кафедрой «Дизайн средств
транспорта» Московской государственной художественно-
промышленной академии имени С.Г. Строганова
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

История отечественного дизайна средств транспорта представляет собой обширный пласт информации, степень изученности которого в настоящее время недостаточна. Важнейшей особенностью формирования региональных школ отечественного дизайна была его технологическая и номенклатурная зависимость от отраслевого управленческого аппарата, вызванная социокультурными традициями и экономическими причинами. В связи с этим необходимость изучения влияния системных факторов на особенности дизайн-процесса и формирование региональных школ дизайна в настоящее время имеет непреходящее значение. Этим объясняется возрастание интереса к историческому опыту отечественного дизайн-процесса, имевшего в своё время высокий потенциал дизайнерской проектной культуры, а также практический опыт развития региональных школ транспортного дизайна.

Современные условия, характеризуются активизацией государственной поддержки национальных производителей, идущих по пути импорт замещения и ребрендингом отечественного промышленного производства, определяют актуальность рассмотрения дизайн-процесса в области транспортных средств в Удмуртской Республике. Это явление было достаточно продолжительно во времени и значимо для становления отечественной школы транспортного дизайна в целом.

В диссертационном исследовании чётко выделены основные этапы формирования дизайна транспортных средств в Удмуртской Республике с типологией моделей транспортных средств в каждом из этапов. Даётся

подробное описание художественно-конструкторских решений автомобилей и мотоциклов каждого этапа. Также в диссертации даны характеристики неисторического этапа, связанного с организацией НОЦ, в котором находится школа дизайна транспортных средств в республике. В работе рассмотрено современное состояние школы промышленного дизайна. Благодаря сотрудничеству ВУЗов и производств обеспечивается передача опыта и преемственность между дизайнерами разных годов выпуска. На примерах студенческих работ показан процесс подготовки новых кадров. Демонстрируется рост компетентности и повышение уровня решений дизайн-задач от предметного и системного дизайн-проектирования.

В исследовании определены закономерности развития дизайна транспортных средств с учетом определенных региональных факторов, а также влияние внешних, внутренних параметров на формирование дизайн-решения различных средств транспорта, включая автомобили и мотоциклы. В частности, Ижевский автозавод отличался от отечественных заводов автомобильной и мотоциклетной промышленности принадлежностью к миноборонпрому. Это делало производство легковых автомобилей дополнительной (не профильной) деятельностью.

Конкретное личное участие автора в получении научных результатов диссертации

Диссертационное исследование А.Р.Романова опирается на значительное количество разработанных образцов мотоциклетного и автомобильного дизайна Удмуртской Республики, некоторые из которых впервые вводятся автором в современный научный, творческий и учебно-методический обиход. Это касается и самих дизайн-идей, эскизов и дизайн-концептов изобразительных, фотографических и документальных материалов. Привлечены материалы из личных и публичных архивов и музеев. Освоен максимально-доступный объем литературы и периодических изданий. Особенно основательно изучены архивы музея Ижевского автомобильного музея (соответственно используемые в главах диссертации и иллюстративном ряду текста). Автор демонстрирует хорошее знание и понимание значения основных дизайн-разработок Ижевского автомобильного завода, трудов теоретиков и историков транспортного дизайна по изучаемой теме. В частности, предлагается трёхэтапная периодизация исторического пути развития транспортного дизайна Ижмаш, включая современный период. Наряду с этим автор хорошо ориентируется в фактографическом материале, осмысливает и излагает свой исследовательский опыт в виде монографии, многочисленных статей и публикаций. В работе прослеживается знание современных отечественных исследований в области дизайна транспортных средств.

Степень достоверности результатов исследования

Широкий охват источников и литературы, проблемный подход к рассмотрению темы позволяют автору убедительно доказывать положения,

выдвигаемые на защиту. Все теоретические положения, модели и концепции поддерживаются большим количеством изобразительного и текстового материала. Основные положения и выводы автора согласуются между собой и поддерживают друг друга. Выводы и обобщения проверенные на конкретном материале, иллюстрирующем этапы функционирования дизайн-подразделений Ижмаш, послуживших фундаментом, для возникновения Удмуртской школы транспортного дизайна. Всё это позволяет вычлнить ижевский транспортный дизайн из синтетической структуры отечественного транспортного дизайна в целом. Периодизация становления транспортного дизайна Ижмаш, предложенная автором в промежуточных выводах к главам и общем заключении диссертационной работы, согласуется с периодизацией истории отечественного транспортного дизайна, принятой в настоящее время в науке. Выявление в работе закономерностей развития дизайна транспортных средств с учетом определенных региональных факторов на формирование решений стиля и дизайна автомобилей и мотоциклов «ИЖ» в качестве характерной черты региональной школы Удмуртского транспортного дизайна не противоречит выводам искусствознания. Результаты исследования апробированы в выступлениях автора на научно-практических конференциях и публикациях в изданиях, рекомендованных ВАК.

Оценка новизны и практической значимости

Автором работы освоен, введен в научный оборот и проектный процесс новый материал по отечественному транспортному дизайну. В частности:

- выявлена роль отраслевой технологичности в формировании региональной школы транспортного дизайна и особенностей трактовки пластики основного объема формы и её поверхности, сформировавших специфический пластический язык Удмуртской школы транспортного дизайна;
- обозначен характер профессиональной деятельности дизайнера средств транспорта и определён как чрезвычайно специфический и существовавший в жёстких рамках отраслевой специализации оборонной промышленности;
- выявлена специфика творческого мышления транспортного дизайнера в Удмуртской Республике;
- обозначены хронологические рамки параметры основных этапов становления дизайна транспортных средств в Удмуртской Республике;
- обобщён опыт подготовки специалистов в области дизайна транспортных средств в Удмуртской Республике.

Определены хронологические рамки этапов формирования региональной школы транспортного дизайна Удмуртской Республики. Даны характеристики методологических основ дизайн-проектирования в объединенном КБ Ижмаш. Рассмотрена методология дизайн-образования в ФГПОУ ВПО «Ижевский государственный университет им.М.Т.Калашникова».

Практическая значимость работы заключается как в научной, так и в педагогической сфере. Результаты исследования легли в основу разработки учебной дисциплины, а также написания монографии.

Структура и содержание работы

Диссертационная работа состоит из введения, 4 глав, заключения, списка использованной литературы и 2 иллюстративных приложения. Основной материал работы изложен на 125 страницах. Работа содержит 226 иллюстраций, 38 таблиц, список литературы, который включает 111 наименований.

Во введении формулируется проблематика исследования, обосновывается актуальность работы и характеризуется степень разработанности темы. Специальное внимание уделяется историографии и источниковедческой базе диссертации.

В первой главе «Генезис и развитие производственной и кадровой базы» в ретроспективе рассмотрены предпосылки возникновения транспортного дизайна в Удмуртской Республике, становление мотопроизводства и создание первых автомобилей в Ижевске в 1928–1941 годах, а также развитие мотоцикlostроения после II Мировой войны на основе немецкой мотоцикlostроительной школы.

Во второй главе «Активизация художественно-конструкторской деятельности в рамках специализированного конструкторского бюро (СКБ) и автозавода» рассматриваются причины и процесс организации СКБ, создание экспериментальных мотоциклов с оригинальными техническими решениями и привлечение специалистов ВНИИТЭ. Также в главе описано создание автозавода: причины возникновения, поиск моделей транспортных средств для нового завода и запуск конвейерного производства.

В третьей главе рассматривается феномен объединённого конструкторского бюро Ижмаш, в котором в рамках одного производственного объединения в разных отделах КБ проектировали мотоциклы, легковые, грузовые и спортивные автомобили, а также мотомашины, трактора и болотоходы. Также рассмотрены методологические особенности художественного конструирования КБ.

В четвёртой главе рассматривается опыт подготовки специалистов в области дизайна и инжиниринга транспортных средств в Удмуртской Республике: проектный коллектив КБ Ижмаш в области дизайна и инжиниринга транспортных средств, методологические основы дизайн-проектирования в объединённом КБ Ижмаш, генезис художественно-промышленного образования в Удмуртской Республике, деятельность объединённого Научно-образовательного центра и перспективы дизайна средств транспорта в Удмуртской Республике.

В заключении формулируются основные выводы.

Содержание автореферата в достаточной мере отражает результаты диссертационного исследования.

Замечания по диссертационной работе

Положительной стороной работы является наличие большого числа схем и рисунков. Однако можно было бы опубликовать гораздо большее количество исторических рабочих эскизов и авторских рисунков дизайнеров ПО Ижмаш, что дало бы возможность полнее раскрыть индивидуальный стиль и особенности методологии разработки транспортных средств на разных этапах развития дизайна в Удмуртской Республике.

Это замечание относится к последующему этапу переработки диссертации в иллюстрированное учебное пособие.

2. К сожалению, такие важные темы как соотнесение региональной школы транспортного дизайна с общемировым контекстом культуры представлены автором излишне схематично (в виде таблиц). Хотелось бы нацелить дальнейшие изыскания на более детальное исследование механизмов и точек соприкосновения региональной школы транспортного дизайна Удмуртской Республики с общемировыми трендами развития дизайна и культуры XX века, а также перспектив таких взаимосвязей в будущем.

Высказанные замечания носят рекомендательный характер и не умаляют значимости данной диссертационной работы как научного исследования.

Диссертационное исследование Романова Азата Рафилевича полностью отвечает требованиям пунктов 9 и 10 «Положения о порядке присуждения ученых степеней» от 24 сентября 2013 г., предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата искусствоведения по специальности 17.00.06 – Техническая эстетика и дизайн.

Официальный оппонент:
кандидат искусствоведения, профессор,
заведующий кафедрой «Дизайн средств транспорта»
Московской государственной
художественно-промышленной академии
имени С.Г. Строганова

Н.Е. Розанов

1.12.2018



ФГБОУ ВО «Московская художественно-
промышленная академия им С.Г. Строганова»
125080, г. Москва, Волоколамское шоссе, д. 9
Телефон: (499) 158-68-79
Сайт: <https://mghpu.ru>
E-mail: dst@mghpu.ru