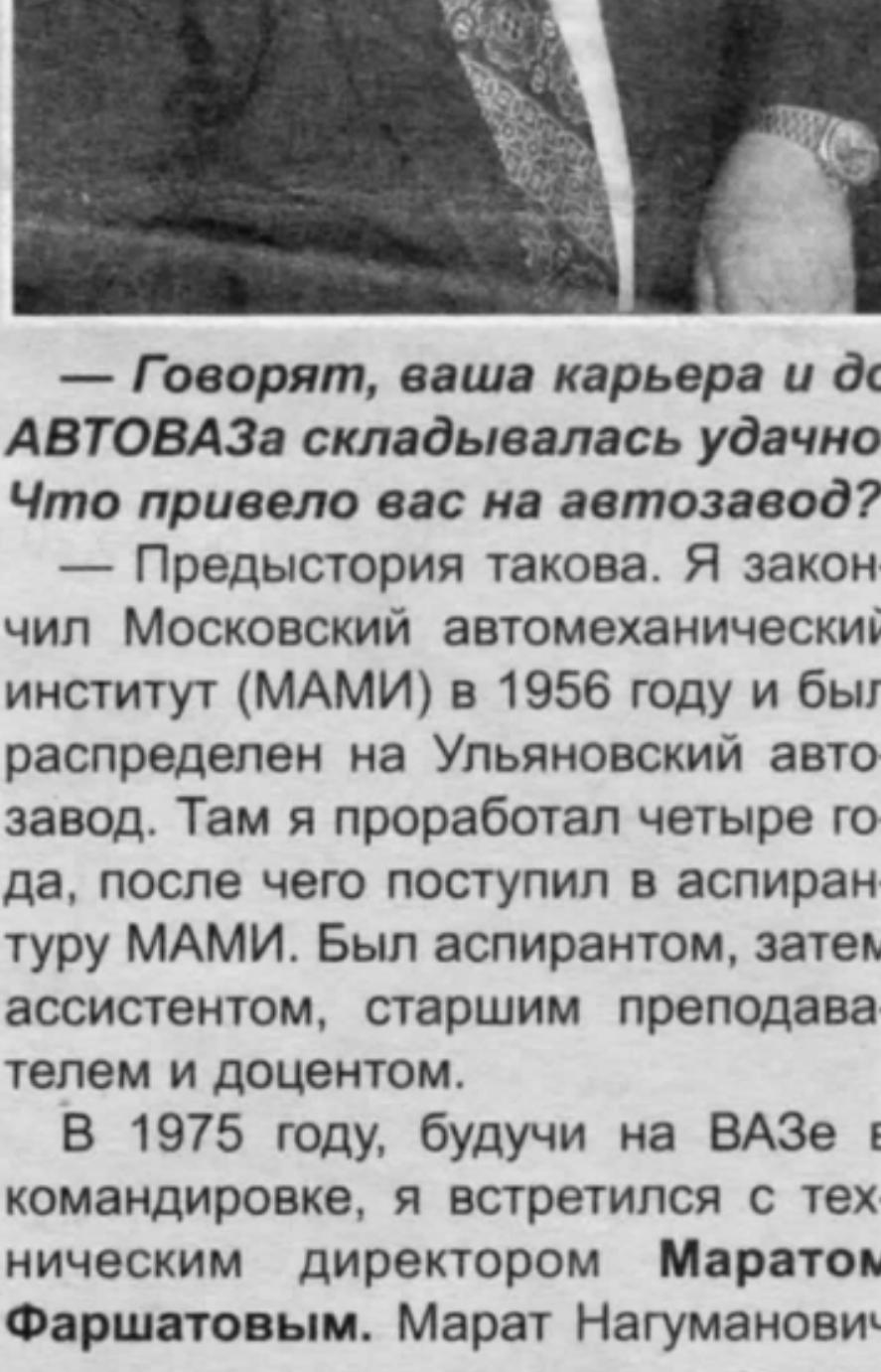


В КАЖДОЙ МОДЕЛИ — ДУША КОНСТРУКТОРА

Сегодня — 16 апреля — исполняется 70 лет советнику вице-президента по техническому развитию ОАО "АВТОВАЗ" Георгию МИРЗОЕВУ. Он был главным конструктором АВТОВАЗа целую эпоху — с 1976 по 1998 годы. Руководил созданием практически всех наших моделей, начиная с "пятого" семейства. Мы встретились с Георгием Константиновичем накануне юбилея...



— Говорят, ваша карьера и до АВТОВАЗа складывалась удачно. Что привело вас на автозавод?

— Предыстория такова. Я закончил Московский автомеханический институт (МАМИ) в 1956 году и был распределен на Ульяновский автозавод. Там я проработал четыре года, после чего поступил в аспирантуру МАМИ. Был аспирантом, затем ассистентом, старшим преподавателем и доцентом.

В 1975 году, будучи на ВАЗе в командировке, я встретился с техническим директором **Маратом Фаршатовым**. Марат Нагуманович сделал мне предложение — занять вакантную должность главного конструктора Волжского автозавода.

Было над чем задуматься: справлюсь или не справлюсь с новой работой? Придется решительно изменить жизнь: бросить Москву, институт... И как на это посмотрит семья? После определенных раздумий и домашнего "совета" я согласился.

— Научная карьера обещала вам более спокойную жизнь?

— Спокойствие зависит не столько от работы, сколько от склада характера. Я и в Москве работал с раннего утра и допоздна. Хотя можно было приходить в институт лишь для того, чтобы прочесть лекцию или провести занятие.

Спокойствия я не искал. Обычно с возрастом, добившись степеней и званий, люди стремились уйти с завода в вуз. А я пошел "против течения", что удивило очень многих.

— Не жалеете?

— Нет. Не было ни дня сожалений. Прежде всего потому, что по своей натуре я — конструктор. А работа на ВАЗе была отличной возможностью заниматься любимым делом, создавать новые автомобили на современном уровне.

Продолжение на 2-й стр.

В КАЖДОЙ МОДЕЛИ — ДУША КОНСТРУКТОРА



Начало на 1-й стр.

— Каким был ваш первый день на ВАЗе?

— В июне 1976-го меня встретили в Сызрани и прямо с поезда привезли в дизайн-центр — на совещание, где обсуждалась судьба "пятой" модели. Проект "пятерки" еще только-только начинался.

В то же время шла подготовка производства "Нивы" — первого внедорожника, самостоятельно созданного на ВАЗе. Полным ходом шло строительство 062-го корпуса, закупалось оборудование. Автомобиль проходил последние испытания, результаты которых нужно было обязательно учесть еще до начала производства. В общем, дым шел коромыслом...

— Какой же вазовский проект был наиболее "революционным"?

— Я считаю, что одним из самых значимых для завода и автомобильной промышленности в целом был проект "восьмого" семейства. Для его воплощения необходимо было сломать некоторые стереотипы.

Во-первых, в принципе решиться на переднеприводную компоновку автомобиля.

Во-вторых, решиться на замену как минимум трети заводского оборудования для производства автомобиля 2108.

А в-третьих, поверить в то, что мы можем самостоятельно создать совершенно новый автомобиль...

— Как рождался проект "восьмерки"?

— Было принято такое решение: автомобиль разработать самим, а для того чтобы избежать субъективизма и ошибок — привлечь квалифицированных консультантов по конструкции и технологии. Причем из числа фирм, которые не являются нашими прямыми конкурентами. Кроме этого, широко использовать лицензионные решения по комплектующим изделиям.

В качестве таких фирм были выбраны известная инженерная фирма "Порше", оказывавшая аналогичные услуги фирмам всех континентов, дочернее предприятие "ФИАТа" — УТС — и более 20 фирм-лицензиаров.



"Порше" была поручена экспертиза нашей конструкции в целом, а также доводка автомобиля по некоторым потребительским качествам. А УТС — отработка технологии производства кузова и некоторых других агрегатов.

В этом "треугольнике" ВАЗ — "Порше" — УТС мы начали работать в сентябре 1980 года, а уже в 1984-м с конвейера сошли первые "восьмерки".

В истории "восьмерки" впервые на ВАЗе было применено параллельное проектирование и был приобретен опыт работы международной команды. Иначе мы не смогли бы за четыре года поставить эту модель на производство.

Не правы те, кто говорит, что в России никогда ничего не создавалось. "Восьмерка" — по тем временам — ни в чем не уступала аналогам. Вазовцы могут гордиться тем, что они участвовали в создании первого отечественного переднеприводного автомобиля.

— Как далее развивалось "восьмое" семейство?

— Проект "восьмерки" включал два хэтчбека — трехдверный и пятидверный, 2108 и 2109. Серийное производство "восьмерки" началось в 1985 году, а в начале 1987-го была поставлена на производство "девятка".

— А как же модель 21099?

— Предполагалось, что вслед за ниткой конвейера, на которой выпускались "восьмерка" и "девятка", должна быть создана еще одна технологическая цепочка для переднеприводных автомобилей, где выпускался бы трехобъемный автомобиль семейства "восьмерки" под номером 2110.

К сожалению, как всегда, средств на это не нашлось. Хватило лишь на небольшую модернизацию сварочной линии 2108. В связи с этим автомобиль 2110 был срочно переименован в 21099-й и к 1990 году встал на конвейер.

А "девятка" начала новую жизнь...

— Какие еще метаморфозы она переживала?

— Изначально ее планировали поставить на производство в начале 90-х. Было создано две серии новых "девяток". Но в конце 80-х стало ясно, что сроки отодвигаются. Это было связано с экономическим положением в стране и на заводе. И тогда руководством (уже НТЦ) было принято решение — обновить облик будущей "девятки", поскольку формы существующих образцов стали устаревать... Так возникла та "девятка", которая сегодня известна всем.

— Вазовские конструкторы — профессионалы высокого уровня. Кого из них вы особенно цените?

— Назову тех, кого сегодня нет с нами. Это Яков Рафаилович Непомнящий, Альберт Леонидович Зильперт, Юрий Николаевич Шашкин, Лев Лазаревич Вайнштейн, Евгений Александрович Бургомистренко и многие другие... Это были признанные в стране и за рубежом специалисты высочайшей квалификации. А самое главное — прекрасные люди, с которыми было приятно жить и работать.

— Вызывает уважение ваш принцип: "Если делать, то делать до конца. А чтобы успевать — нужно работать с утра до ночи". Вы этому принципу не изменяете?

— Нет. Не люблю бросать дело на попуты. Считаю, что конструктор не может работать от звонка до звонка. Конструирование — то же искусство. Та же болезнь, если хотите. И если ты этим заражен, тотворишь в любое время... Для этого не обязательно сидеть за кульманом, компьютером, с карандашом. Мозги должны постоянно работать — если ты их зарядил, если ты этим делом живешь. (Только не поймите это так, будто нужно думать и говорить только о работе).

Когда я был совсем молодым конструктором и работал на УАЗе, мне нужно было на легковом автомобиле впервые сделать колесный редуктор. Помню, что-то не шло в том проекте. Как-то сижу в кино с супругой — и вдруг вскакиваю. Пришла мысль! И мне уже было не до кино...

Так что если ты конструктор по сути своей — ты можешь думать о работе в любых обстоятельствах. Это где-то в подкорке бродит — и вдруг осеняет внезапно!

— Где вам лучше всего удается отдохнуть, подумать спокойно о чем-нибудь?

— Лучший способ обдумать что-нибудь — поработать с лопатой на даче. Голова в таком деле абсолютно свободна. Ты успокаиваешься, можешь разложить по полочкам события минувшей недели и выстроить свои планы на будущее... Способов разрядки сколько угодно. Люблю собирать грибы. И ловить рыбу, если она ловится.

— Вы не любитель юбилеев? Или наоборот?

— Юбилей ведь не самоцель, а повод встретиться с друзьями — вот что приятно. Еще Козьма Прутков говорил, что единожды начавши, трудно бросить несколько вещей — беседу с другом, с которым давно не виделся, вкушать блюдо, которое любишь, и так далее... Этим юбилей и хорош.

Диана СТУКАНОВА