

ГЕОРГИЙ МИРЗОЕВ: «АВТОВАЗ – ЭТО МОЯ ЖИЗНЬ»

Верность своему призванию он сохранил, несмотря на годы и сменяющие друг друга эпохи. Георгий МИРЗОЕВ, человек, являющийся олицетворением связи между поколениями вазовских конструкторов – от УГК до СВПТР, – сегодня отмечает своё 80-летие.

Физически невозможно пересказать всю биографию юбиляра в рамках газетного формата. Пару лет назад в серии «Творцы АВТОВАЗа» вышла историко-биографическая книга, посвящённая жизни и деятельности **Георгия Мирзоева**. Судьба легендарного главного конструктора Волжского автозавода нашла своё отражение в нескольких сотнях страниц.

Но даже такой фундаментальный труд, видимо, потребует существенного дополнения новыми главами. Поскольку герой книги вовсе не помышляет о заслуженном, как в таких случаях говорят, отдыхе. И сей факт лучше иных слов характеризует личность Георгия Мирзоева.

– Я начал работать главным конструктором на Волжском автозаводе с 1976 года, – вспоминает Георгий Константинович. – Получается, уже почти половину своей жизни ему отдал. Да и всё, что перед этим

было – учёба в МАМИ, работа в Ульяновске, – можно определить как подготовку к работе на ВАЗе. АВТОВАЗ – это моя жизнь. Ради которой приходилось многим жертвовать...

Дабы понять природу такого самопожертвования, надо представлять себе масштаб личностей, увлекших острый, пытливый ум Мирзоева, – его наставников по Московскому автомеханическому институту (МАМИ). Это были основоположники отечественной науки в области автомобилестроения. Долгое время кафедру автомобилей возглавлял блистательный академик **Евгений Чудаков** – неоднократный лауреат многочисленных научных премий в СССР, получивший инженерное образование ещё в царской России. Его сменил **Борис Фалькевич** – один из наиболее видных и известных советских учёных в области автомобилестроения и автомо-



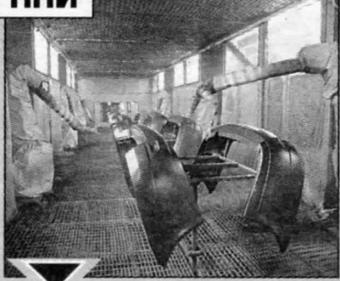
бильного транспорта. Кафедрой двигателей заведовал заслуженный деятель науки и техники РСФСР, профессор, доктор технических наук **Игорь Ленин**...

Перечислять можно бесконечно – преподаватели МАМИ отличались высочайшим уровнем инженерного образования, безупречным вкусом, их лекции временами напоминали театр одного актёра. Им удалось разжечь в душе студента Мирзоева искру и определить, как потом выяснилось, его призвание на всю оставшуюся жизнь.

Читайте на 2-й стр.

НОВОСТИ ОДНОЙ СТРОКОЙ СЕГОДНЯ

ППИ



проводит модернизацию
второй линии окраски.

**“Действующие лица”
на ВАЗ ТВ-Домашний**



приглашают к экранам
в 19.00. В эфире ВАЗ ТВ приём
ведёт депутат Тольяттинской
городской Думы, начальник
управления декларирования
ОАО «АВТОВАЗ» Валерий
Родионов.

**Профком
ОАО “АВТОВАЗ”**



проводит заседание жилищно-
бытовой комиссии по вопросу
реализации автомобилей
работникам завода.

Турнир по волейболу



в честь Дня первого
автомобиля состоится
в спортивном зале
Университета Группы
«АВТОВАЗ». Начало в 18.00.

Личность в истории

ГЕОРГИЙ МИРЗОЕВ:

«АВТОВАЗ – ЭТО МОЯ ЖИЗНЬ»



Большой практический опыт Георгий Константинович получил за годы работы на УАЗе, где выпускнику МАМИ пришлось заниматься вопросами компоновки. Заказчиком, как правило, выступало Министерство обороны, требуя – как и положено в области вооружений – невозможного. Зато найденные решения потом доказывали свою эффективность десятилетиями – в Ульяновске Мирзоев приложил руку к проектированию ставших легендарными УАЗ-452 и УАЗ-469...

К сорока годам жизнь Георгия Мирзоева, как бы сейчас сказали, удалась – жильё в Москве, привычный по советским меркам доход, престижная научная работа. Однако в сорок с небольшим Георгий Константинович вновь пожертвовал уютом и размежеванным бытом, дабы вторую половину сознательной жизни посвятить Волжскому автозаводу. Сам он рассказывает, что интерес к ВАЗу появился в ходе исследований на устойчивость и управляемость, на которые в МАМИ отправляли перспективные модели – «Ниву» и переднеприводный автомобиль. В этих образцах чувствовалась рука главного конструктора Волжского автозавода Владимира Соловьёва. После смерти Владимира Сергеевича эстафету принял Георгий Мирзоев...

Начинать пришлось, как говорится, с места в карьере – с постановки на производство «Нивы», «пятёрки» и «семёрки». Однако самым большим стратегическим успехом Мирзоева в конце 70-х годов стало решение о выпуске автомобилей с передним приводом – шаг, необходимость которого долго и настойчиво пришлось доказывать в кабинете министра автомобильной промышленности Виктора Николаевича Полякова. Балансовая выручка от продажи «Нивы» и «классики» шла в страну широким потоком. Выбор в пользу переднего привода 30 с лишним лет назад не был очевиден – недостатка в скептиках и даже противниках, мягко говоря, не было.

Задумаемся теперь, что было бы, не преодолев тогда команду Мирзоева существовавшую инерцию мышления? Как далеко уехал бы ВАЗ на «классике»? Что осталось бы от отечественной школы автомобильного инжиниринга хотя бы к началу «нулевых»? И не только в области проектирования – вся индустрия производства автокомпонентов в стране без «восьмёрки» рисковала навсегда увязнуть в XX веке...

Судьбоносным при работе над следующим проектом стало решение об отказе от карбюратора. С «десятого» семейства АВТОВАЗ перешёл на электронный впрыск, стал оснащать автомобили 16-клапанными двигателями. И вновь аналогов конструкторских решений в стране не нашлось – пришлось привлекать к разработке специалистов General Motors и Bosch. Как теперь уже ясно, это был вопрос жизни и смерти предприятия – с нынешними-то нормами токсичности Евро-5...

Оставив в 1998 году должность главного конструктора АВТОВАЗа, Георгий Мирзоев объединил вокруг себя преданных единомышленников и вот уже полтора десятилетия занимается опережающими своё время конструкторскими разработками. На этот раз команда под руководством Георгия Константиновича сосредоточилась на разработке двигателей, использующих альтернативное топливо.

Начало было положено с присущей ему нетривиальностью, по-мирзоевски – с автомобиля на топливных элементах «АНТЭЛ». Космические технологии: химически чистый водород разыскали у самарского «Прогресса», источником энергии послужил модернизированный электрохими-

Пётр ПРУСОВ, главный конструктор АВТОВАЗа с 1998 по 2003 год:



– Я познакомился с Георгием Константиновичем без малого сорок лет назад – ещё до того, как он стал главным конструктором на Волжском автозаводе. И мне кажется, именно в Тольятти раскрылся весь масштаб его личности. Мирзоева отличало разительное чутьё на структуры. Он стал стержнем, вокруг которого сформировались вазовские школы конструкторов и дизайнеров. Прекрасный техник, настоящий созидатель – ко всему прочему, Георгий Константинович всегда много помогал конструкторам в быту, в жизни, считая это своим долгом. Блестящие способности Мирзоева как главного конструктора раскрылись практически сразу после прихода на ВАЗ, однако по-настоящему ярко все грани его таланта проявились в ходе работы над «восьмёркой»... В юбилей хотелось бы пожелать Георгию Константиновичу прежде всего здоровья и долголетия! Удачи и благополучия!

ческий генератор «Фотон», изготовленный уральскими умельцами для полётов «Буранов»... В 2001 году появился первый опытный образец на базе пятидверной «Нивы». Второе поколение, «АНТЭЛ-2» уже создавался на базе LADA 2111. Баллоны, в которых водород хранился под давлением 400 атмосфер, создавались совместно с ракетно-космической корпорацией «Энергия».

Беда в том, что на производство молекулярного водорода на данном этапе развития техники требуется больше энергии, нежели потом можно извлечь при его эксплуатации. Серьёзной помехой остаётся высокое содержание драгметаллов в таких генераторах, хотя уже упомянутые уральские умельцы знают, как снизить этот показатель. На «АНТЭЛ» последующих поколений стоимость генератора планировалась снизить на порядок, попутно отказавшись от водородных баллонов – водород планировалось получать уже на борту автомобиля из бензина. Увы, финансирование проекта прекратилось...

Тогда Мирзоев обратил свой взор на другой источник энергии – природный газ. С группой единомышленников ещё пять лет назад им удалось спроектировать для семейств LADA Kalina и LADA Priora двигатель, работающий на газе. Логичным продолжением стал проект автомобиля, использующего два вида топлива – газ и бензин. Сравнительно недавно тема получила необычный оборот: «Газпром» обратился к Президенту РФ Владимиру Путину с предложением стимулировать газификацию автотранспорта!

А у команды Мирзоева готов для серийного производства ещё один проект – электромобиль. В современных городских условиях проект уже жизнеспособен. Хотя в глобальном смысле суммарная мощность всех находящихся в эксплуатации автомобилей значительно превосходит мощность электростанций...

Георгий Мирзоев привык мыслить масштабными категориями, смотреть в перспективу. И потому встречает свой 80-летний юбилей на работе в самой гуще событий. Ибо по-другому свою жизнь просто не мыслит...

Подготовил Максим КУРОЧКИН