



ГЕОРГИЙ МИРЗОЕВ: ПОЛЖИЗНИ ВМЕСТЕ С ЗАВОДОМ

Завтра на заслуженный отдых провожают легендарную личность – Георгия МИРЗОЕВА, заслуженного конструктора Российской Федерации.

Представлять Георгия Константиновича особо не надо, ведь он 22 года проработал главным конструктором АВТОВАЗа. В 1975 году, будучи уже доцентом кафедры автомобилей Московского автомеханического института и признанным специалистом в области управляемости и устойчивости автомобиля, **Георгий Мирзоев** получил от своего давнего знакомого **Марата Фаршатова** (в то время – технического директора ВАЗа) предложение стать главным конструктором завода. Взвесив все за и против, решился кардинально поменять свою жизнь – и в июне 1976 года был утверждён в новой должности министром автомобильной промышленности СССР **Виктором Поляковым**.

Первыми “экзаменами” на способность руководить большим коллективом профессионалов стали запуск полноприводного автомобиля “Нива” (который был на тот момент уже в стадии испытаний) и подготовка производства модернизированного семейства ВАЗ-2105/2107. Именно на этих моделях под руководством нового главного конструктора были опробованы смелые технические решения и достигнуты договорённости с поставщиками, без чего стало бы невозможным появление следующего вазовского семейства – ВАЗ-2108.

“На “пятёрке” мы совершенно сознательно пошли на многие шаги, к которым явно не были готовы, – рассказывает Георгий Мирзоев в биографической книге из серии “Творцы АВТОВАЗа”. – Но ведь когда-то надо начинать?! И если на “пятёрке” база была прежней, а менялись только какие-то “мелочи”, то на “восьмёрке” такие эксперименты ставить было некогда. Там нужно было применять уже подготовленные, опробованные решения”.

Как известно, Георгий Мирзоев был инициатором создания “восьмёрки” – принципиально нового отечественного автомобиля переднеприводной компоновки. Но одной инициативы было бы мало. Ему удалось убедить в необходимости этого шага руководство партии и страны, сплотить вокруг реализации идеи весь коллектив УГК, решить вопрос участия компании Porsche и других иностранных фирм в совместных с ВАЗом разработках.

Продолжение на стр. 2

ГЕОРГИЙ МИРЗОЕВ: ПОЛЖИЗНИ ВМЕСТЕ С ЗАВОДОМ

Начало на 1-й стр.

31 декабря 1978 года появился первый опытный образец ВАЗ-2108, с которым главный конструктор завода Георгий Мирзоев стал знакомить чиновников из различных министерств, ответственных за согласование проекта. И в мае 79-го вышло Постановление Совета Министров СССР «О разработке и освоении на Волжском автозаводе семейства переднеприводных автомобилей».

«Я никогда не беспокоил правительство до тех пор, пока мне нечего было ему показать, – говорил Георгий Константинович. – Поймите, одно дело, когда ты ходишь по министерским кабинетам с мифическими идеями, то есть пытаешься, как Бендер, продать от мёртвого осла уши, другое дело, когда ты привозишь готовый продукт, демонстрируешь его преимущества в сравнении с предыдущими моделями, – вот тебе и дают деньги. Под вполне осязаемый и уже почти готовый продукт. Работать надо. А не эскизами махать».

В 1983 году первая «восьмёрка» сошла с вазовского конвейера, дав старт дальнейшему обновлению модельного ряда LADA. В последующие годы под началом **Г.К.Мирзоева** свет увидели микролитражка «Ока» и «десятое» семейство, обновлённая «Самара» и LADA Kalina.

Сменив в 1998 году кресло главного конструктора на должность советника вице-президента по техническому развитию АВТОВАЗа, Георгий Константинович продолжил активную конструкторскую деятельность, сконцентрировавшись на разработке автомобилей на альтернативных источниках топлива. Под его руководством и при его непо-



1983 год. Георгий Мирзоев
в день своего 50-летия

средственным участию командой единомышленников были созданы автомобили на водородном топливе «АНТЭЛ» и «АНТЭЛ-2», двухтопливные автомобили (работающие по схеме «газ + бензин») LADA Priora CNG и LADA Granta CNG.

Помимо объёмной конструкторской работы и преподавания в Тольяттинском государственном университете, у Георгия Константиновича много других дел. Так, долгое время он возглавлял делегацию АВТОВАЗа на международных автосалонах и автомобильных выставках. А ещё он – неизменный председатель экспертной комиссии на научно-практических конференциях молодых специалистов АВТОВАЗа. Богатый технический опыт, острый ум, хорошая вездельность позволяют ему не только «завалить вопросами» молодых докладчиков, но и разглядеть в их работах зерно рациональности, увидеть интересные перспективы – всё, что полезно заводу, которому Георгий Константинович Мирзоев отдал более половины своей жизни. И, уверенны, пути АВТОВАЗа и Мирзоева пересекутся ещё не раз.

Екатерина СЕРГЕЕВА