



И ЖИЗНИ ОПЫТ МНОГОТРУДНЫЙ

**ПЕРВОМУ ТЕХНИЧЕСКОМУ ДИРЕКТОРУ ВАЗА ЕВГЕНИЮ БАШИНДЖАГЯНУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 85.
ОН И СЕГОДНЯ ТРУДИТСЯ НА БЛАГО АВТОВАЗА. ПОЗДРАВЛЯЕМ!**

Несколько десятилетий назад жизнь, а точнее – растяпа-паспортистка, устроила ему шутку: при обмене паспорта в дате рождения единичка была потеряна, и вместо 21 ноября 1924 года появилось 2 ноября. Сам он тогда воспринял произошедшее не очень всерьез... “Значит, будем день рождения отмечать дважды”. А потом стало несколько обременительно: первые поздравления приходят уже в начале ноября. И не станешь же каждому объяснять истоки ошибки. “Ладно, спасибо за добрые слова, что не забываете...”

Ну разве его забудешь? Человека, навсегда связавшего свое имя с судьбой Волжского автомобильного. До сих пор ветераны-вазовцы называют его между собой Бashi – не столько от усекновения фамилии, сколько от восточного корня этого слова: голова, главный. Сам Евгений Артемович всю жизнь руками и ногами, как говорится, отбивался от должности “самого первого”, а оставлял за собой функции Главного Инженера, подчеркивая прежде всего слово “инженер”, а к

“главному” относясь как к дополнительной приставке, свидетельству полномочий самолично принимать все необходимые и кажущиеся ему таковыми технические и производственные решения.

Так установилось с Ярославлем, где начинал свою трудовую биографию вчерашний выпускник Грузинского политехнического института Евгений Башинджагян...

Читайте на стр. 7

Уважаемый Евгений Артемович!

Вам, одному из родителей ВАЗа, хорошо знакомы и по-прежнему памятны ключевые моменты его истории, ее главные действующие лица. В 1966 году вам выпала судьба стать первым техническим директором ВАЗа, первым руководителем технической делегации в Турине. Вы внесли достойный вклад в освоение проектных показателей завода, значение и опыт которого для экономики страны и международного сотрудничества трудно переоценить.

Работая на руководящих должностях Минавтопрома, а затем Совета Министров СССР, продолжая решать задачи государственного масштаба, вы постоянно чувствовали себя ответственным за судьбу своего детища – АВТОВАЗА.

И по сей день на посту советника руководителя представительства ОАО “АВТОВАЗ” в Москве все свои разносторонние энциклопедические знания, опыт, энергию вы вкладываете в развитие родного завода, вы – яркий пример настоящего служения инженерной профессии.

Дорогой Евгений Артемович! В канун вашего 85-летия мы искренне желаем вам неиссякаемого творчества, доброго здоровья, счастья, долголетия, любви! С юбилеем!

**И.А.КОМАРОВ, президент ОАО “АВТОВАЗ”
Н.М.КАРАГИН, председатель профкома ОАО “АВТОВАЗ”**

• Личность

И ЖИЗНИ ОПЫТ МНОГОТРУДНЫЙ

Начало на 1-й стр.

Вообще-то трудовая биография Евгения Башинджагяна началась еще раньше, до Ярославля – в годы Великой Отечественной, на авиационном заводе в Тбилиси, куда он пришел сразу после окончания 9-го класса и где освоил профессию фрезеровщика, быстро дорос до 5-го разряда и до сих пор очень гордится, что 50 процентов храповиков и труб центропланов выпускаемых заводом ребятей ЛАГ-3, а позже Як-3 были изготовлены его руками.

На Ярославском автозаводе он прошел все ступени; последовательно был технологом механического цеха (там началась его любовь к дизелям, "бензиновый двигатель по сравнению с ним – примус"), старшим технологом, начальником техчасти, начальником технологического отдела, главным технологом и, наконец, главным инженером завода, который осваивал в ту пору гамму новых автомобилей и на основе разработок которого развернули чуть позднее свои производства Минский и Кременчугский автозаводы.

– Чего никогда не любил, – признается Евгений Артемович, – так это чисто административной работы. За что даже склонялся дважды, отказавшись занять должность директора, выговоры от бюро обкома КПСС. Правда, благополучно сняли через полгода за отсутствием "состава преступления"...

Однако от предложения возглавить главу по производству двигателей Минавтотпрома отказался уже не мог. Это было по моему основному профилю. Тем более что шло глобальное восстановление, обновление порушенной в эпоху хрущевских реформ отрасли. Как раз на заднем плане этих событий проходили какие-то внутренние министерские разговоры о будто бы планирующемся строительстве совместно с итальянцами крупного завода легковых автомобилей. Я их с собой не соотносил. И вдруг приглашает министр А.М. Тарасов: "Ты все рвешься к живому делу, работа в аппарате тебя не устраивает. Предлагаю самое живое и возможное на сегодня дело. И ручаюсь на несколько лет вперед: ты еще не раз помянешь недобрый словом, что я тебя в него втянул".

Так начался очередной период его биографии, который сам он по формированию характера, по глубине переживаний, по реализации назвал пиком своего инженерного становления. Что ярко отразилось в двух его "вазовских" книгах – "Трудный путь к "Жигулям" и "Идея обретает колеса".

Свою вазовскую эпопею Евгений Артемович делит на два периода. Первый (1966, 1967 и часть 1968 гг.) прошел под знаком непрерывной борьбы за технические проекты: проект завода и особенно затем отбор, комплектация оборудования; определение и обеспечение всего необходимого для общей нормальной работы огромного промышленного комплекса, в составе которого должны были эксплуатироваться шестнадцать с половиной тысячи единиц разнообразного оборудования.

Башинджагян возглавил группу советских консультантов, осуществлявших непосредственные ежедневные, а то и ежечасные контакты со специалистами ФИАТа и множества других зарубежных фирм.

– Работа шла параллельно и по конструкции будущей машины (в нее были внесены сотни изменений под наши условия), и по строительной, технологической частям будущего завода. Это было рискованно, но позволило выиграть главное в тот момент – время. Зато строители уже через месяц начали получать чертежи для возведения нулевой очереди ВАЗА, а через шесть месяцев я привез в Москву завершенный технико-рабочий проект всего завода.

Работа шла очень напряженно. А лучшим показателем ее эффективности стало то, что



Более чем 40-летняя дружба связывает Евгения Башинджагяна с Карло Манджарино. Им всегда есть что вспомнить, о чём посоветоваться...

из всего огромного количества подобранных и законтрактованных нами оборудования рекламации получил всего один процент. Мизер. И в основном это было бездублерное оборудование, которое на протяжении трех с лишним десятилетий безотказно обеспечивало проектные показатели. Конечно, здесь в первую очередь заслуга вазовских эксплуатационников и ремонтников, перекрывших все нормативы жизнедеятельности подобной, работающей в крайне жестком режиме, техники. Но это и результат принятой на заре создания ВАЗА инженерной системы слежения за оборудованием. Рукотворный памятник, если чуть перефразировать Пушкина, знаниям, умению, опыту, инженерному таланту тысяч и тысяч вазовцев, заложивших надежную основу завода и в труднейших условиях последних лет сумевших сохранить его.

Что было всегда для вазовцев ведущим? Я бы сказал – воля к победе. Идти вперед и не сдаваться ни перед какими приводящими трудностями...

Все сказанное всегда и в первую очередь относилось к самому Е.А. Башинджагяну. Энциклопедические знания, высочайшая работоспособность, ответственность, умение держать в голове все аспекты огромного производственного механизма. Не случайно же двери его служебного кабинета не просто выходили на главный конвейер – сам кабинет перемещался вдоль южной панели главного корпуса по мере появления первой, второй, затем третьей трети производства. Ему было крайне важно собственноручно (и "собственноглазно") отслеживать процесс.

До сих пор вспоминается, что именно Башинджагяна Поляков просил лично заняться самыми провальными, неподдающимися объектами. И он на дни и недели переселялся в "гальваннику", МСП, Белебей или на ДААЗ – и вытягивал все через "не могу", с инженерным блеском, со своими элегантно-язвительными присловьями. В той же "гальваннике" потом говорили, что среди основных процессов у них есть хромирование, цинкование, кадмирование, но имеется и еще один технический регламент, самый эффективный, достойный занесения в учебники, – башинджагирование...

– Согласие на переход в министерство в 1972 году далось мне очень нелегко. Прежде всего внутренне. Ломались многие внутренние планы. Вместе с В.Н. Поляковым (близость с ним наложила свой неизгладимый отпечаток на все 40 лет моей работы с этим ярким, неординарным человеком) мы продумывали уже возможности наращивания масштаба выпуска в Тольятти нового "народного автомобиля". Были планы по развитию крупного собственного станкостроения по

образу и подобию ФИАТа, по снятию проблем северной, заготовительной панели завода – это оказалось нашим основным "недоглядом".

Повторю, уезжал из Тольятти с болью. Но в ту пору существовало такое понятие: "Надо! Этого требуют интересы дела!" Отныне на первый план выходили другие вопросы, и прежде всего курирование разработок, создание новой техники – по статусу первого зам. министра.

Признаюсь, и здесь мне удалось быть чем-то полезным для ВАЗА. То, что называют сейчас лоббирированием, но в чем я не видел большого упрека: я знал насущные проблемы завода, крайне важного не только для отрасли, но и для всей страны, изнутри. Я знал, что вложенные в АВТОВАЗ средства не сгинут в "черной дыре", а обязательно дадут отдачу. Словом, пытался держать руку на пульсе Волжского автомобильного и не без волнения следил, как преодолевает он все рифы и штормы последних полутора десятков лет XX века, когда рушилось и "ложилось на бок" практически все машиностроение России.

После Минавтотпрома, уже на исходе большого Союза, полтора года проработал в бюро по машиностроению Совмина СССР. Но это оказалось весьма рыхлая, малорезультативная структура. К тому же подошла пенсионная пора. И трудно сказать, как бы все повернулось, но тут В.Н. Поляков со свойственным ему напором и энергией вновь призвал меня в строй, под знамена опять же ВАЗА. Это позволило продолжить служение делу, быть полезным автозаводу. В решении и чисто технических, и экономических, каких-то организационных задач. Много интересных вопросов поставило создание "Калины"...

Его общий трудовой стаж приближается к 70 годам. Но как сам шутит: "Это я должен приплачивать за то, что мне дают возможность работать".

Е.А. Башинджагян является замом директора по развитию АВТОВАЗа при московской дирекции, а после последней реорганизации стал советником руководителя московской дирекции АВТОВАЗа. Именно является, а не просто числится. С обширным кругом ответственных поручений и заданий, в выполнении которых он никогда не позволял бы для себя каких-то послаблений. Вопросы качества развития модельного ряда автомобилей, совершенствование автосервиса, в последний год – различные аспекты антикризисной программы.

Предмет его многолетнего внимания – судьба вазовской "Нивы". "На ней рано ставить крест. Эта машина должна занять достойное место в антикризисных и особенно послекризисных планах не только АВТОВАЗа, но и всей страны – прежде всего как необходимое звено подъема крестьянской России".

И нет для него выше оценки, чем знать, что его мысли восприняты, предложения приняты, что его голос услышан. А это в свою очередь дает новые силы. Жизнь все-таки интересная штука! Особенно если ты научишься воспринимать ее по-инженерному: иди от хорошего к лучшему, совершенствовать и совершенствоваться.

Анатолий ШАВРИН, фото автора

А завершить этот материал мы хотим телеграммой-обращением юбиляра, только что поступившей из Москвы:

"Уважаемые друзья! Прошу дорогих коллег-вазовцев, поздравляющих меня с 85-летием, принять мою бесконечную благодарность и искренние пожелания здоровья, удачи, счастливого будущего лично, семьям и нашему общему делу."

Остаюсь ваш – Е.Башинджагян".