

**До сих пор в его московской квартире на Таганке хранится увесистая стопа графиков освоения производственных мощностей ВАЗа.**  
**До сих пор среди ветеранов автозавода гуляют острые, "до печенок", словечки их первого технического директора.**  
**До сих пор он скор "на ногу" — может легко рвануть из своего тольяттинского кабинета на пятом этаже "шоколадки" НТЦ в цех (в свое время было проще — прямо на главный конвейер ВАЗа выходила дверь его кабинета, и даже не кабинета, а кабинетов, потому что по мере появления первой, затем второй, третьей трети главного корпуса передвигался вдоль южной панели со своим кабинетом и его технический директор), чтобы собственноручно и "собственоглазно" подтвердить свою догадку о происхождении неожиданного всплеска брака в освоенной "на все сто" машине...**

**До сих пор вспоминается, что именно его просил В.Н.Поляков лично заняться самыми провальными, неподдающимися объектами. он на дни и недели переселялся в гальванику, к механикам, в Белебей или на ДААЗ и вытягивал — через "не могу", с инженерным блеском, со своими элегантно-язычительными присловьями. И в той же гальванике потом говорили, что среди основных процессов у них есть кадмирование, цинкование, кадмирование, но имеется и еще один технический регламент, самый эффективный, достойный занесения в учебники, — башинджаирование.**



**Да, все это о нем, Евгении Артемовиче БАШИНДЖАГЯНЕ, которому 21 ноября исполняется 80 лет и жизнь которого вместила столько событий, что их хватило бы на несколько ярких судеб.**

— Я из поколения, которое с лихвой хватало и тягот, и героики той самой, все больше удаляющейся от нас Великой Отечественной.

Сразу со школьной скамьи, после девятого класса, пошел на 31-й авиационный завод, организованный на базе эвакуированного в мой Тбилиси Таганрогского авиа завода. Освоил профессию фрезеровщика, быстро дорос до 5-го разряда и очень гордился (и до сих пор горжусь), что 50 процентов храповиков и труб центроплана выпускаемых заводом самолетов были изготовлены моими руками.

В 45-м победном поступил в Грузинский политехнический институт, на механический факультет. После окончания его попал на Ярославский автозавод, где последовательно был технологом механического цеха (там началась моя любовь к дизелям, бензиновый двигатель по сравнению с ним — примус), старшим технологом, начальником техчасти, начальником технологического отдела, главным технологом и, наконец, 10 лет — главный инженер завода. Время и работа были напряженные. Мы впервые осваивали выпуск 3-осных большегрузных автомобилей и 6-цилиндровых двигателей по лицензии, кстати, "Дженерал Моторс". На основе наших разработок, по сути, развернули свои производства Минский и Кременчугский автозаводы.

Чего, признаюсь, никогда не любил — это чисто административной работы. За что даже склонялся дважды, отказавшись занять должность директора, выговоры от бюро обкома КПСС. Правда, благополучно сняты через полгода за отсутствием "состава преступления".

Однако от предложения возглавить главк по производству двигателей Минавтпрома уже не мог отказаться. 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 внутриминистерские разговоры о будто бы планирующемся строительстве совместно с итальянцами крупного завода легковых автомобилей. Их я с собой никак не соотносил. И вдруг приглашает министр А.М.Тарасов: "Ты же все рвешься к живому делу, работа в аппарате тебя не устраивает. Предлагаю самое живое на сегодня дело. И ручаюсь на несколько лет вперед, ты еще не раз помянешь недобрый словом, что я тебя в него втянул".

Так начался для меня вазовский период биографии.

Волжский автозавод по ломке характера, по глубине переживаний, по реализации стал пиком моего инженерного становления.

# ГЛАВНАЯ ДОЛЖНОСТЬ — ИНЖЕНЕР

Собственно вазовскую эпопею я делил для себя на два периода. Первый (1966 — 1967 и часть 1968 года) прошел под знаком непрерывной борьбы за технические проекты: технический проект завода и особенно затем отбор, контрактацию оборудования, определение, обеспечение всего необходимого для общей нормальной работы огромного промышленного комплекса — всех этих нюансов, связанных с организацией производства, в составе которого должны были эксплуатироваться шестнадцать с половиной тысяч единиц разнообразного оборудования.

Мне пришлось возглавить группу советских консультантов, осуществлявших непосредственные ежедневные, а то и ежечасные контакты со специалистами ФИАТА. Работа шла параллельно и по конструкции будущей машины (в ней были внесены сотни изменений под наши условия), и по строительной, технологической частям будущего завода. Это было крайне рискованно, но это 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.

Конечно, и трудностей, и просто курьезов было пруд пруди. Загрузка была такая, что я был не в состоянии даже ни одного воскресенья уделить в Турине, чтобы посетить какие-то художественные, исторические центры Италии, ту же Флоренцию или Венецию.

Работа шла очень напряженно. Но лучшим показателем её эффективности стало то, что из всего огромного количества подобранных, законтрактованных нами оборудования был зарекомендован всего один процент. Мизер. И в основном это бездублерное оборудование до сих пор безотказно работает, обеспечивая проектные показатели. Конечно, здесь в первую очередь заслуга вазовских эксплуатационников, вазовских ремонтников, которые перекрывают все нормативы жизнедеятельности подобной, работающей в крайне жестком режиме техники. Но это и результат заложенной на заре создания ВАЗа инженерной системы сложения за оборудование, руководительный памятник, если чуть перефразировать А.С.Пушкина, знаниям, умению, опыту, инженерному таланту тысяч и тысяч вазовцев, заложивших надежную основу завода. И в труднейших условиях последних лет сумевших не только сохранить его, но и вывести на новые рубежи.

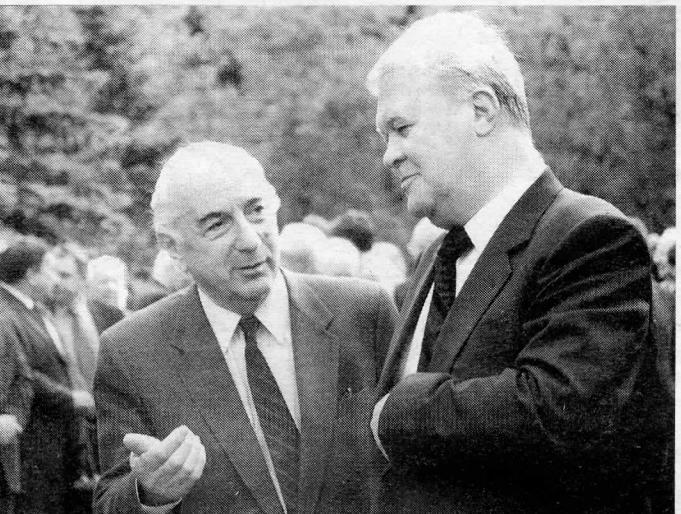
Что было всегда для вазовцев ведущим? Я бы сказал — воля к победе. Иди вперед и не сдавайся ни перед какими привходящими трудностями. Примеров тому — без счета. Будто очень непросто давшееся решение о подготовке к пуску завода, когда последняя третья главного корпуса едва лишь поднялась из земли (даже итальянцы предлагали нам на год отодвинуть сдачу завода), темповое наращивание выпуска автомобилей (с плюсом 50 машин к суточному графику ежемесячно), когда еще только подтягивались обозы и тылы, когда еще

только начинали работать такие ведущие, обеспечивающие "Господин Главный Конвейер" поставщики, как ЧЛЦ, Белебейский и Димитровградский автоагрегатные заводы...

Согласие на переход в министерство в 1972 году далось мне очень нелегко. Прежде всего внутренне. Ломались многие личные планы. Вместе с В.Н.Поляковым (ближность с ним наложила свой неизгладимый отпечаток на все 40 лет моей работы, содружества с этим ярким, неординарным человеком) мы продумывали уже возможности наращивания массового выпуска здесь "народного автомобиля" типа моего первого вазовского "Остин мини-Мог".

**— Некоторые вазовские ветераны до сих пор вспоминают это неприхотливое "корыто" на четырех колесах, на котором колесил по огромной площадке автозавода первый технический директор. Очевидно, отголосками идеи стали впоследствии и "Нива", и "Ока"?**

— В какой-то мере да, но только в какой-то. Были планы по развитию крупного собственного станкостроения по образцу и подобию ФИАТА, по снятию проблем северной, заготовительной панели завода — это оказалось нашим основным "недоглядом": нынешняя зажатость корпусов заготовительных производств сильно скаживается на возможностях общего наращивания выпуска машин, развития их модельного ряда. К сожалению, потребовались годы, чтобы



прийти к осознанию истины, которая теперь является непреложной для меня: если мы хотим обеспечить широкое, массовое, ритмичное производство автомобилей, необходимо закладывать резервные возможности, запас "на вырост" на "входе" и на "выходе" комплекса, в заготовительных и "выходных" подразделениях. Тогда и основные изготавливатели, те же механосборочные и сборочно-кузовные производства, будут чувствовать себя, развиваться увереннее.

Повторю, уезжал я из Тольятти с болью. Но в ту пору существовало такое понятие: "Надо! Это 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 лоббированием, но в чем я не видел большого упрека: я знал насущные проблемы завода, крайне важно-

го не только для отрасли, но и для всей страны, изнутри. Это относится к оснащению новыми японскими высокопроизводительными линиями прессового производства, к созданию на базе финского комплекса ЦЗЧ-2 — я знал, что вложенные в АВТОВАЗ средства не сгинут в "черной дыре", а обязательно дадут отдачу. Словом, держал руку на пульсе Волжского автомобильного и не без волнения следил, как преодолевает он все рифы и штормы последних полутора десятков лет, когда рушилось и "ложилось на бок" практически все машиностроение России.

После Минавтпрома, уже на исходе большого Союза, полтора года проработал в Бюро Совмина по машиностроению. 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, за что я глубоко благодарен ему и руководителям Волжского автомобильного. Потому что это позволило продолжить служение Делу, быть чем-то полезным автозаводу — в решении и чисто технических, и экономических, каких-то организационных задач. Много интересных вопросов поставило создание "Калины", работа по системе тормозов, определенные планы есть сейчас по усовершенствованию вазовской системы качества. В рождении семейства "Калины", по-моему, проявились лучшие традиции, потенциал коллектива Волжского автомобильного.

**— Понимаю так, что опыт, возможности ветеранов могут и должны быть использованы?**

— Особенно если эти люди будут жить не столько вчерашним днем, вчерашними задачами, но направят свои усилия на решение встающих сегодня задач. И не просто советовать, давать свое видение ситуации, но добиваться решения каких-то конкретных проблем. Пусть даже с жесткостью, с присущей всегда ВАЗу напористостью.

Завершить же этот материал в канун 80-летия Е.А.Башинджаяна хотелось бы строками из интервью 1992 года, не потерявшего своей остроты и актуальности, в том числе и для автора, и сегодня.

**— Евгений Артемович, а что вы можете сказать о таком понятии, как "вазовский стиль" работы? Существует ли он?**

— Думаю, что да. И первое, что в моем представлении характеризует стиль работы вазовцев, — это компетентность.

Второе, хоть это сегодня и звучит странно, — если не полное игнорирование личных интересов, то всегда главенствующее значение интересов дела, а затем уже своих.

Третье — это ответственность за свой участок работы. Понимание, что никакие разговоры, никакие объяснения, никакие доводы не скомпенсируют тех автомобилей, которых не произвели по причине твоего ограха, твоей ошибки.

Надо сказать еще об элементах любознательности, широты интересов. Это диктовалось и характером, многообразием комплекса ВАЗа, и знакомством с зарубежьем. Опять же не только с техникой, но и с тем, как живут там люди, что это вообще такое — Запад, большой мир.

Ну и ко всему этому я бы еще добавил юмор. И не потому, что уж очень много смеялись. Просто трудности, сквозь которые прошли вазовцы, выработали в них обостренное видение юмористических сторон каждой проблемы. Да и без разрядки в этом постоянном напряжении выдержать, наверное, было бы невозможно.

Надеюсь, что все эти компоненты вазовского образа жизни не только сохранились, но и стали традицией. Мне кажется, сегодня они особенно нужны коллективу.

**Что же, в этих словах и весь он сам, один из вазовских патриархов — Евгений Артемович Башинджаян. Общие, самые добрые пожелания ему в канун 80-летия!**

А беседовал с ним Анатолий ШАВРИН