



Этот энергичный человек, с голосом которого, его нравом и идеями мы знакомы уже много-много лет, служит (до сих пор!) отечественной автомобильной промышленности. Почти семьдесят лет!

Конечно, пятнадцатилетняя работа Евгения Артёмовича на посту главного инженера автопрома, то есть первого заместителя министра автомобильной промышленности по новой технике, — самый запоминающийся для нас всех эпизод его долгого трудового пути. За это время было создано немало по-настоящему новых моделей двигателей и автомобилей от двухцилиндровой «Оки» до гиганта БелАЗа, у нас наконец-то появились свои переднеприводные автомобили, мы стали успешно строить собственные станки и оборудование. В каждом изделии, каждом проекте тех лет есть его участие, частичка знаний, опыта и энергии. Мы помним бурные совещания с детальным анализом технологий и конструкций, активные споры, особое настроение и терминологию этих встреч. Может быть, не всё получалось сразу, но тот настрой, который задавал нам главный инженер, чаще вёл к успеху. Мы гордились созданной техникой, радовались успехам своим и наших коллег. Долгие совещания с пристальным разбором стали школой, которая

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРА!

Мы отмечаем юбилей Евгения Артёмовича Башинджагяна — его девяностолетие!

сделала нас профессионалами, преданными отечественной автомобильной инженерии.

Жизнь юбиляра на ВАЗе — это часть истории всей советской автомобильной промышленности. Сначала Евгений Артёмович возглавил делегацию советских специалистов в Турине, которая изучала опыт инженеров Fiat, принимала техническую документацию, приводила в соответствие с отечественными стандартами и создавала новые — европейские. За этим последовала нелёгкая работа в должности технического директора АвтоВАЗа по кропотливому внедрению на автозаводе и его спутниках всех переданных технологий. Всё — от чертежей до организации производства — было сохранено микрон в микрон. Строжайшая техническая дисциплина стала залогом не только национального, но и мирового успеха «Жигулей». Кто ещё мог позволить заводской призыв «Сменное задание — закон бригады!» на советском заводе в начале семидесятых годов? Не «выполним и перевыполним», а задание — закон. А запрет технического директора на любой БРИЗ? Такие «политические» ошибки позволили держать высокий технический уровень продукции и воспитать очень квалифицированный и динамичный заводской коллектив от механика до директоров производств, которые впоследствии возглавили завод и объединение.

Работа Евгения Артёмовича всегда была не просто рутинным выполнением заданий и планов (этого хватало с лихвой!). Общение с людьми, передача им своего

опыта, богатых знаний и аналитического подхода к проблемам всегда были важной составляющей его труда и остаются таковой, к нашей радости, до сих пор. Отметим, что он настоящий ценитель хорошей музыки и литературы.

В девяностые годы он вернулся на родной завод, снова погрузился в его жизнь и принял участие в запуске новой успешной модели «Калина».

Сегодня нужно вспомнить и самую давнюю историю середины сороковых годов прошлого века, когда мальчик из Тифлиса (так Евгений Артёмович называет родной город) закончил Тбилисский политех и стал вскоре главным инженером Ярославского автомобильного завода. Мало кто помнит теперь, что на основе продукции этого автозавода при его участии были в 1958 году созданы теперешние гиганты промышленности — Ярославский моторный, Кременчугский и Минский автомобильные заводы.

А в 1986–1987 годах Е. А. Башинджагян был заместителем председателя Бюро Совета министров СССР по машиностроению — председателем научно-технического совета. Это ответственное поручение было заслуженным доверием его опыту, знаниям и управленческим способностям.

Советский Союз отметил заслуги Евгения Артёмовича Башинджагяна, он удостоен многих высших правительственных наград, является лауреатом Государственной премии СССР.

Дорогой Евгений Артёмович, мы сердечно поздравляем Вас с юбилеем! Так держать!