



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

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 сделала нас профессионалами, преданными отечественной автомобильной инженерии.

## НА СЛУЖБЕ АВТОПРОМУ. 90 ЛЕТ Е. А. БАШИНДЖАГЯНУ

Не каждому удастся через 70 лет взглянуть на свои многочисленные работы, которым была посвящена вся жизнь и отдано немало сил.

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 анали-

тического 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!**