**Знаменитые авиаконструкторы**

**А.И. Микоян**

Артем Иванович Микоян родился 5 августа 1905 года в небольшой армянской деревне Санаин в семье бедного деревенского плотника. С шести лет Микоян начал работать пастухом. Микоян научился читать и писать в деревенской школе Санаина, а затем, в 1918 году, когда семья переехала в Тбилиси, он поступил в городскую школу вместе со своим старшим братом Анастасом.

В 1923 году Артем Микоян поступил в техническое училище при машиностроительном заводе (Красный Аксай) в Ростове-на-Дону и следующий год проработал токарем в железнодорожной мастерской. В 1925 году Микоян вступил в коммунистическую партию и перешел работать на московский завод Динамо. К тому времени его старший брат Анастас Микоян уже занимал высокие посты в партии и был близким соратником В.И.Сталина. В декабре 1928 года Артема Микояна призвали на срочную службу в армию, где он прослужил два года.

После возвращения из армии он поступил на работу на завод “Компрессор”, и в 1931 году был зачислен слушателем в Военно-воздушную инженерную академию им. Н.Е.Жуковского. Там он, помимо прочего, занимался парашютным спортом и научился управлять самолетом. В 1935 году Микоян и два других слушателя академии – Самарин и Павлов - сконструировали и построили легкий самолет “Октябренок”, который имел оригинальные для того времени средства механизации крыла – закрылки и предкрылки. Полетная масса авиетки составляла 250 кг, она развивала скорость 130 км/ч при двигателе в 22 л.с. В 1937 году на “Октябренке” был совершен полет и авиетка получила положительную оценку Центрального аэроклуба.

В 1937 году Артем Микоян закончил академию с красным дипломом и был назначен представителем военной приемки на завод №1 им. Авиахима. На этом заводе размещалось ОКБ Н.Н.Поликарпова, завод был занят в серийном производстве истребителя И-153 “Чайка”. Сначала Микоян занимался приемкой самолетов, а затем был назначен представителем заказчика (ВВС) в ОКБ Поликарпова. С этого времени он работал в постоянном контакте с Н.Н.Поликарповым.

Двумя годами позже, в марте 1939 года, Поликарпов попросил Микояна помочь ему в организации и обновлении производства И-153. В это время способности Микояна привлекли внимание директора завода П.А.Воронина и главного инженера П.В.Дементьева (после ухода П.А.Воронина на пост зам.наркома авиапрома в январе 1940 года П.В.Дементьев стал директором завода).

В то время в ОКБ Поликарпова велась работа над проектом скоростного высотного истребителя, и в ноябре 1939 года на совещании у И.В.Сталина было принято решение о выделении из состава ОКБ Поликарпова группы конструкторов для организации отдельного КБ, которое должно было довести проект нового истребителя до стадии серийного производства. По рекомендации П.А.Воронина и П.В.Дементьева руководителем опытно-конструкторского отдела (ОКО) был назначен А.И.Микоян, его заместителем стал М.И.Гуревич, а В.А.Ромодин был утвержден начальником ОКО. 8 декабря 1939 года был издан приказ НКАП №401, которым А.И.Микоян был назначен началиником КБ-1 и заместителем главного конструктора завода 1. Этот день и считается днем образования ОКБ им.А.И.Микояна.

Благодаря своим выдающимся организаторским и конструкторским способностям А.И.Микоян превратил свое КБ в главное истребительное КБ Советского Союза, самолеты которого долгое время составляли основу боевой мощи ВВС СССР и многих стран мира. Значительную роль его машины сыграли в победе Советского Союза в войне с фашистской Германией. Более 3000 истребителей МиГ-1 и МиГ-3 приняли на себя первый удар Люфтваффе и несли на себе тяжесть первых лет войны. Только необходимость в штурмовиках Ил-2, двигатели АМ-38 для которых строились на том же заводе, что и АМ-35А, которые ставились на МиГ-3, вынудила прекратить производство этих истребителей.

Наибольшую известность ОКБ А.И.Микояна получило уже в эру реактивной авиации. Истребители Микояна всегда знаменовали собой новый этап в развитии авиации и воплощали в себе последние достижения авиационной науки и материаловедения. Сначала МиГ-15, а затем и последовавшие за ним МиГ-17, МиГ-19, МиГ-21, МиГ-23 и МиГ-25, созданные под руководством А.М.Микояна достойно противостояли американским, французским и британским машинам во всех вооруженных конфликтах новейшего времени. Именно в этот период короткое слово МиГ прочно вошло в лексинон летчиков всего мира.

Заслуги А.И.Микояна были высоко оценены в СССР и за его пределами. Генерал-полковник инженерно-технической службы, Генеральный конструктор, Академик АН СССР (1968), дважды Герой Социалистического труда (1956, 1957), лауреат 6 Сталинских, Ленинской и Государственной премий – таков краткий перечень его званий.

По воспоминаниям сотрудников и друзей, Артем Иванович был общительным, дружелюбным, гостеприимным человеком, заботливым начальником и хлебосольным хозяином.

Гибель Юрия Гагарина и В.С.Серегина в 1968 году на МиГ-15УТИ, а позже и гибель его друга, командующего истребительной авиацией ПВО генерала Анатолия Кадомцева на МиГ-25П в апреле 1969 года тяжело отразилась на здоровье Генерального конструктора, и 9 декабря 1970 года Артем Иванович умер время операции на сердце.

**Р.А.Беляков**

Советский авиаконструктор, академик АН СССР, дважды Герой Соц. Труда. После окончания МРИ в 1941работал инженером-конструктором в ОКБ Микояна, с 1962 - первый заместитель генерального конструктора, а с 1971 по 1997 - генеральный конструктор ОКБ. Под его руководством созданы самолеты и системы вооружения - многочисленные модификации МиГ-21 и МиГ-23, истребитель-бомбардировщик МиГ-27, фронтовой истребитель МиГ-29 и тяжелый перехватчик МиГ-31. На базе фронтового истребителя МиГ-29 были созданы многоцелевой МиГ-29М(1986) и палубный МиГ-29К (1988).

 С начала 90-х велась работа над проектом гиперзвукового разведчика-бомбардировщика “тип 301”, продолжающего линию развития МиГ-25, -31. В 1992 был продемонстрирован модернизированный МиГ-31М, способный уничтожать воздушные цели на удалении до 280 км.

 В мае 1995 ОКБ им.Микояна, близкое к банкротству, объединилось с серийным заводом МАПО (Московское Авиационное Производственное Объединение) в МАПО-МиГ. В 1996 была создана финансово-промышленная группа ВПК МАПО, куда вошли также разработчики и производители двигателей и бортовой аппарартуры. Это поставило ОКБ во второстепенное положение. Тем не менее созданы модификации МиГ-29СМТ (1995) - многофункциональный самолет с увеличенной в 7-8 раз боевой эффективностью, двухместный многоцелевой МиГ-29УБТ и учебно-боевой МиГ-АТ (1996).