**Беляков Ростислав Аполлосович**

**Мастер спорта СССР по горнолыжному спорту, неоднократный чемпион страны**

Родился 4 марта 1919 года в городе Муроме Владимирской области. Отец - Беляков Аполлос Андреевич (1892-1970), бухгалтер. Мать - Белякова Анна Николаевна (1895-1924), крестьянка. Супруга - Шверник Людмила Николаевна (1916 г. рожд.), инженер - конструктор телевизионной техники.

...Как-то летом, едва спала дневная жара, подчиненные уговорили Белякова пройти на вместительном катере по Волге, отдохнуть на природе. Дело было во "Владимировке" - так по привычке именуют авиаторы месторасположение Государственного летно-испытательного центра ВВС, некогда "поглотившего" расположенную в низовьях Волги деревню Владимировка. Некоторые участники пикника в силу определенной живости характеров безуспешно пытались встать на водные лыжи, не устоял от соблазна и Беляков. И вот тут... Собравшиеся на берегу гражданские и военные летчики и инженеры воочию убедились, какую мощь и красоту таит в себе воднолыжный спорт! "Кто там у вас так катается?" - насели они на пассажиров катера и получили сразивший всех ответ: "Да наш генеральный!.."

Ростиславу Аполлосовичу Белякову сровнялось в ту пору семьдесят(!). Был он уже академиком, дважды Героем, лауреатом, депутатом Верховного Совета страны. И возглавлял Московский машиностроительный завод "Зенит", в миру - Опытно-конструкторское бюро имени А.И.Микояна, где рождались и рождаются боевые самолеты с литерами "МИГ".

Тем же летом случилось еще одно событие, достойное Книги рекордов Гиннесса. С аэродрома близ польского города Колобжег, где базировался советский авиаполк, взлетел истребитель МИГ-23. Что-то в недрах самолета летчику показалось неладным, и он, четко следуя инструкции, катапультировался, а беспилотный "МИГ"... нет, не упал, а стал потихоньку набирать высоту (самолет оказался исправным, сработало лишь табло, выдав ложный сигнал). На эшелоне 12300 метров истребитель шел над Германией, Голландией, Бельгией. Летчики натовских перехватчиков не верили своим глазам - в кабине советского "МИГа" никого не было! "Рекордный" полет завершился в окрестностях бельгийского городка Кортрейк по вполне простой причине - кончилось топливо.

Современным гениям "связей с общественностью" до подобной рекламной акции додуматься, наверное, невозможно.

В формировании марки "МИГ" - одной из самых известных торговых марок мира - Ростислав Беляков принял непосредственное участие, начиная с того момента, когда его прямо со студенческой скамьи Московского авиационного института (МАИ) в канун начала Великой Отечественной войны направили в неведомое пока никому Опытно-конструкторское бюро при авиазаводе № 1. Начальником бюро, недавно назначенным, был военный авиаинженер Артем Микоян.

Социологи утверждают, что любому человеку необходимо раз в десять лет менять место работы дабы избежать застоя в мыслях и действиях. Жизнь и судьба Белякова опрокидывают такую постановку вопроса: он работает в одном и том же коллективе более 60 лет и прошагал все этажи служебной лестницы, не пропуская ни одной ступеньки, от должности рядового до генерального конструктора и почетного генерального конструктора.

Детство и юность будущего академика оказались весьма непростыми. Маму сразил туберкулез - в разрушенной гражданской войной Советской России лечить его еще не умели. Отец вновь женился, перевез семью из Владимирской губернии в Москву и... вскоре угодил в лагеря в далеком "нашенском" крае. Детей воспитывала бабушка - Елизавета Васильевна Белякова. Жили они на Усачевке - это местность на юго-западе столицы между нынешними Большой Пироговской улицей и Комсомольским проспектом, там, кстати, был сооружен один из первых в Москве комплексов жилых домов для рабочих. Неподалеку высились Воробьевы горы, где юный Беляков осваивал азы скоростного спуска. Там, на Усачевке, Беляков окончил школу, только на "пятерки", и отправился в Московский авиационный институт. Призыв "Молодежь - на самолет!" действовал тогда безотказно. Острословы неслучайно называют МАИ "спортивным вузом с техническим уклоном". Так что выпускник - отличник, да к тому же и победитель всесоюзной спартакиады пионеров и школьников по... прыжкам на лыжах с трамплина, - пришелся в МАИ, как говорится, ко двору. На первенстве страны 1938 года он занял второе место по слалому, год спустя стал чемпионом Москвы по лыжному двоеборью, а в сороковом - чемпионом Советского Союза по скоростному спуску. Мало того, во время учебы в МАИ Беляков еще и летал на "кукурузнике" ПО-2, и прыгал с парашютом. (Много лет спустя первый заместитель генерального конструктора ОКБ "МИГ" Р.А. Беляков давал пояснения руководителям государства на очередном показе новой авиатехники. Н.С. Хрущев с некоторым удивлением вслушивался в рассказ молодого черноволосого красавца-конструктора, потом сказал: " А мне мои дети говорили, что ты - спортсмен!..")

Зимой 1944 года А.И. Микоян вызвал инженера-конструктора Белякова из бригады шасси и сообщил, что пришло письмо из Всесоюзного комитета по физкультуре и спорту с просьбой отпустить мастера спорта СССР Белякова в Бакуриани на соревнования. Сам инженер посчитал поездку неуместной - ведь шла война. На что Артем Иванович заметил: "У нас сотни конструкторов, а чемпион страны - один". Беляков отправился в Бакуриани и привез оттуда еще один титул чемпиона страны.

Пусть не покажется странной спортивная тема в рассказе о творческой деятельности авиаконструктора. Тем более, что кроме горных лыж Беляков всерьез увлекался и теннисом. Спорт для него был естественной потребностью, иначе как можно было трудится по "25 часов в сутки". В годы невиданного послевоенного взлета мировой реактивной авиации Белякову пришлось навсегда забыть о масштабных соревнованиях, работа в конструкторском бюро требовала полной отдачи, однако спортивный кураж его не оставлял никогда. Однажды он так и сказал: "У "МИГов" только один конкурент - время!"

Начало инженерной карьеры Белякова практически совпало с роковым днем 22 июня 1941 года. Уже 24 июня Ростислав Аполлосович вместе со своими друзьями по спорту оказался на призывном пункте возле стадиона "Динамо". Мандатная комиссия его не "пропустила": оказалось, что есть распоряжение молодежь с авиационным образованием на фронт не брать. А 26 июня Белякова, до того момента дипломника-практиканта, официально оформили инженером-конструктором бригады вооружения.

В октябре сорок первого года началась эвакуация - завод № 1 и новый Опытно-конструкторский отдел отправились в Куйбышев. Там, на берегах Волги, Беляков встретил свою "половину" - познакомился с Людмилой Шверник, выпускницей академии связи имени В.Н. Подбельского. Вскоре после Победы молодые люди сыграли свадьбу.

Конструктор Р.А. Беляков со своим ОКБ прошел через многие тернии. Подсчитано, что с 8 декабря 1939 года - дня своего основания - по сию пору ОКБ "МИГ" разработало 250 проектов боевой авиационной техники. Половину этих разработок воплотили в металле, а 63 проекта дошли до серийного производства. "Микояновцы" присваивают своим серийным, то есть принятым на вооружение машинам, нечетные номера - от МИГ-1 до МИГ-31. У каждой модели, как правило, рождается множество "дочек", и тогда к базовому номеру добавляются буквенные литеры - в зависимости от новых задач, естественных улучшений конструкции, использовании иного вооружения, силовых установок, бортового радиоэлектронного оборудования. Любая добавленная к номеру буква означала до недавнего времени новое проектирование, обязательно санкционированное постановлением правительства.

Всего построено около 60 тысяч "МИГов". К примеру, околозвуковых истребителей МИГ-15 - более семнадцати тысяч, сверхзвуковых МИГ-21 - чуть меньше десяти тысяч, МИГ-23 и МИГ-27 - около семи тысяч машин, высокоскоростных перехватчиков и разведчиков МИГ-25 - 1200 самолетов...

Ростислав Аполлосович с удовлетворением отмечает, что в серийное производство пошли все самолеты, изначально и предназначавшиеся для массового выпуска. Академику не нравится вопрос о его любимых конструкциях, как правило, любимой машиной становится та, которой человек занимается в данный момент.

Правда, и тут странностей хватало. Например, первая советская сверхзвуковая машина МИГ-19 хоть и выпускалась в немалых количествах, их построили около полутора тысяч, не была... принята на вооружение. Заводские и государственные испытания МИГ-19 пришлись на время уникального по масштабам подъема мировой боевой авиации. Только в США один за другим поступают на летную отработку Ф-100 "Супер Сейбр", Ф-101 "Вуду", Ф-104 "Старфайтер", Ф-105 "Тандерчиф" фирм "Норт Америкен", "МакДоннелл", "Локхид", "Рипаблик"... Не отстают англичане, французы, итальянцы, даже шведы подключаются к гонке авиационных вооружений со своим "Драконом". Увы... Очарованный ракетами и космосом Н.С.Хрущев заявил: "Мы даем денег авиационщикам ровно столько, сколько нужно, чтобы они не потеряли свою квалификацию..."

В 1962 году генеральный конструктор Микоян назначил Белякова своим первым заместителем. Артем Иванович, по единодушным откликам его коллег, обладал удивительной способностью видеть перспективу, ему нравились люди с творческой фантазией, он призывал к разумному риску при решении, казалось бы, неразрешимых проблем, умел убеждать и требовать, верил в возможности и силы людей, знал их нужды и интересы. Все это вместе взятое и определяло моральный климат коллектива, формировало его созидательный настрой.

Микоян безошибочно угадал в начальнике бригады проектов, уже прошедшем за двадцать лет солидную школу во всех основных подразделениях ОКБ, именно того человека, который сможет удержать и развить заложенные традиции. "Можешь самостоятельно, сказал он Белякову, принимать любые решения. Только сохраняй спокойствие и не горячись. При необходимости - советуйся!.." Видимо, Артем Иванович пришел к выводу, что пора готовить себе преемника.

В истории завода № 155, переименованного потом в ММЗ "Зенит", шестидесятые годы напоминают... дельту полноводной реки - было одно главное русло, а тут сразу несколько.

Совершил первый полет будущий перехватчик МИГ-25 - этапная машина в развитии отечественной авиатехники, преодолевшая "тепловой барьер" (основным конструкционным материалом Микоян выбрал... сталь).

Вскоре взлетело изделие "23-11" - будущий фронтовой истребитель МИГ-23 с изменяемой геометрией крыла. После второго полета 12 июня 1967 года, в котором шеф-пилот фирмы Александр Федотов проверял крыло в полном диапазоне изменения угла стреловидности от 16 до 72 градусов, испытатель записал в бортжурнале непривычную для такого документа оценку: "Полет при стреловидности от 16 до 72. Это впервые! Великолепно".

Ну, а третье полноводное ответвление микояновской реки можно смело назвать в честь МИГ-21 - самого знаменитого в мире фронтового истребителя. Даже в годы Второй мировой войны ни один самолет не строился серийно в таком большом количестве вариантов (более 30 модификаций!). Ни один другой самолет не состоял на вооружении столь большого числа стран (49 государств!). Ни один другой боевой самолет не участвовал в таком же количестве локальных военных конфликтов. Наконец, этот истребитель серийные заводы нескольких стран выпускали почти тридцать лет...

Таковы примерные контуры того обширного "хозяйства", которым стал заниматься Беляков. Причем уровень этих "занятий" далеко перешагнул отраслевые рамки и поднялся до масштабов государственных и межгосударственных.

Далекие шестидесятые вместили и участие "МИГов" в военных конфликтах. Однако и в предыдущем десятилетии реактивные "МИГи" проходили "проверку боем" в Корее. За три года боевых действий летчики советского 64-го истребительного авиакорпуса, оснащенного МИГ-15бис, провели 1872 воздушных боя, сбили 1106 американских самолетов, из них 650 истребителей Ф-86 "Сейбр", главного исторического конкурента нашего МИГ-15. Наши потери составили 335 машин.

Все шестое десятилетие XX века полыхала война во Вьетнаме. Там вновь сошлись две школы авиастроения - советская и американская, уже на реактивных самолетах второго поколения. Вьетнамская армия в дополнение к МИГ-17 получила сверхзвуковые МИГ-21, что кардинально изменило ситуацию в небе.

Тут же последовала "разборка" в ближневосточном небе - первая "шестидневная" арабо-израильская война, где против израильтян "работал" тот же тандем - МИГ-17 и МИГ-21. Забегая вперед, скажем, что в 18-дневной арабо-израильской войне 1973 года МИГи-21 вели боевые действия в составе сирийской армии. В 206 воздушных боях они сбили 105 израильских самолетов, свои потери составили 57 машин...

Своеобразным итогом той фантастической по напряжению десятилетки стала для Белякова первая золотая медаль "Серп и Молот" Героя Социалистического Труда. Увы, не обошли стороной и тяжелые утраты: разбились заводские летчики-испытатели Игорь Кравцов и Михаил Комаров. А в конце 1970 года на операционном столе умер Артем Иванович Микоян.

Совет Министров СССР 5 марта 1971 года принял постановление № 147, коим назначил "т.Белякова Р.А. генеральным конструктором Московского машиностроительного завода "Зенит".

28 лет Ростислав Аполлосович Беляков возглавлял именитый конструкторский коллектив. Вот лишь некоторые штрихи его деятельности в этом качестве. Родилось и выросло целое семейство легких фронтовых истребителей МИГ-29, последнее "дитя" семейства - МИГ-29СМТ (по принятой в мире классификации они принадлежат уже к четвертому поколению).

С ним, вернее его испытанием, была связана такая история. 6 октября 1977 года Р.А. Беляков, депутат Верховного Совета СССР( он был депутатом трех созывов), заседал в Кремле. Тем временем на аэродроме "Раменское" в подмосковном Жуковском его подчиненные готовили к подъему изделие "9-12" или, говоря более доступным языком, будущий МИГ-29. В перерыве заседания конструктор бросился к телефону, мобильников тогда еще не было и в помине, поэтому у телефона собралась изрядная очередь. "Дайте позвонить! - взмолился Беляков. - У меня новый самолет должен подняться!"

Его, разумеется, пропустили. С аэродрома сообщили: Федотов - на посадочной глиссаде (Александр Федотов, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, был в ту пору шеф-пилотом ОКБ "МИГ", он сложит голову семь лет спустя на МИГ-31.) Вот и получилось, что генеральный конструктор до самой посадки комментировал взволнованным депутатам финальную стадию первого полета. И когда МИГ-29 благополучно приземлился, очередь взорвалась аплодисментами...

Поступил на вооружение непревзойденный в своем классе тяжелый перехватчик МИГ-31, весьма интеллектуально развитый летательный аппарат.

Прославленный МИГ-21 из своего второго поколения начал "переезжать" в четвертое.

Появился учебно-тренировочный истребитель МИГ-АТ.

Подвело итог столетию изделие "1.44", так называемый МФИ - многофункциональный фронтовой истребитель пятого поколения, другими словами, самолет XXI века...

Выдающийся авиационный конструктор Р.А. Беляков награжден второй золотой медалью Героя Социалистического Труда, ему присуждены Ленинская и две Государственные премии СССР, он избран действительным членом Академии наук СССР (ныне РАН). В числе самых почетных его титулов - кавалер Золотой медали имени академика А.Н. Туполева. 23 февраля 2000 года президент Российской Федерации В.В.Путин вручил в Кремле академику Р.А.Белякову орден "За заслуги перед Отечеством" II степени...

"Мне посчастливилось, считает Ростислав Аполлосович, работать в то время, когда нужно было создавать самолеты, а не ходить по чиновничьим кабинетам, пробивая деньги на зарплату своим подчиненным... Эти годы запомнились прежде всего высочайшим напряжением. Мы практически непрерывно работали над новыми изделиями. Одна машина находится на испытаниях, вторая - в серийном производстве, а в конструкторском бюро уже проектируются третья, четвертая...

Сегодня, говорит ученый, у нас нет вероятного противника. Но конкурентная борьба за рынки авиатехники идет не менее жесткая, чем во времена "холодной войны". С нами все любезничают, но когда встает вопрос ребром, никто не спешит прислушиваться к мнению России. Сколь угодно можно стучать кулаком по столу, но пока мы не будем иметь мощную промышленность, хорошо оснащенную армию, никто с нами считаться не будет..."

Однажды академик Беляков заявил: ежели ему запретят делать боевые самолеты, он обязательно найдет способ этот запрет обойти. Только вот сетует, что врачи не дозволяют ему вставать на любимые лыжи. Он и сегодня служит Отечеству, ибо создает особый продукт для его защиты.

В семейной жизни Ростислав Аполлосович отметил прекрасный юбилей, который выпадает немногим, - золотую свадьбу...

**Список литературы**

Для подготовки данной работы были использованы материалы с сайта <http://www.biograph.comstar.ru/>