

Юбилей выдающегося конструктора.

12 января 2013 года исполнилось бы 120 лет со дня рождения Михаила Иосифовича Гуревича – выдающегося авиаконструктора XX века, Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и шести Государственных премий СССР, доктора технических наук.

11 января этого года, в холодный морозный день, в канун 120-летия авиаконструктора, делегация ОКБ им. А.И.Микояна возложила к памятной доске, установленной 20 июня 2012 года на доме 17 по Беговой улице, живые цветы. В этом доме Михаил Гуревич жил с 1942 по 1975 год.

Был проведен импровизированный митинг. Ветераны ОКБ, в частности, начальник ОКБ А.Г. Литвинович, в своих выступлениях отметили роль традиций, заложенных Артемом Микояном и Михаилом Гуревичем, в воспитании нового поколения авиаконструкторов. Литвинович также подчеркнул, что сегодня корпорация «МиГ» создает авиационные комплексы, в названиях которых сохраняется память о двух великих авиаконструкторах – Артеме Микояне и Михаиле Гуревич. Сын А.И.Микояна - Ованес Микоян рассказал о взаимоотношениях А.И.Микояна и М.И. Гуревича. Один из ветеранов КБ назвал их «удивительно гармоничным душевным и творческим единением».

В России также помнят о великом авиаконструкторе. В деревне Рубанщина Гоголевского сельсовета Курской области, где он родился, одна из ее улиц в честь авиаконструктора была названа его именем, а на одном из домов этой улицы была установлена памятная доска, которая гласила:

- В этом доме 12 января 1893 года родился и жил Герой Социалистического Труда авиаконструктор Гуревич Михаил Иосифович, создатель скоростных истребителей «МиГ» и другой пилотируемой техники.

Имя М.И. Гуревича, как одного из создателей легендарных МиГов, покрыто неувядаемой славой. Каждый раз, когда на взлетную полосу аэродрома выводят новый МиГ, летчики и конструкторы с гордостью вспоминают об отцах-прародителях КБ - Микояне и Гуревиче. Роль М.И. Гуревича в становлении и развитии ОКБ «МиГ» трудно переоценить и его имя прочно вошло в историю всей советской авиации.

Справка

Михаил Иосифович Гуревич родился 12 января 1893 г. (31 декабря 1892 г. по старому стилю) в селе Рубанщина Суджанского уезда Курской губернии в семье винокура-механика. В 1902 г. поступил в гимназию г. Ахтырка Харьковской губернии, которую окончил в 1910 г. После окончания гимназии учился в Харьковском университете на математическом факультете.

В 1911 г. был вынужден прервать учебу, так как в связи со студенческими волнениями (в 1910 г.) был исключен из университета, арестован и административно выслан за пределы Харьковской губернии. Для продолжения образования в 1912 г. уехал во Францию, где с сентября 1912 г. по июнь 1914 г. учился в университете г. Монпелье. Однако в связи с началом первой мировой войны прервал учебу и не вернулся с каникул, которые проводил дома. С 1914 г. по 1916 г. работал чертежником в разных технических конторах г. Харькова.

В 1917 г. поступил в Харьковский технологический институт на механический факультет, где учился с большими перерывами, в связи с гражданской войной, и окончил его в 1925 г. с присвоением квалификации инженера-механика по самолетостроению.

В авиационной промышленности с апреля 1929 г. – инженер-конструктор ОПО-4 Авиатреста (г. Москва). С сентября 1936 г. по сентябрь 1937 г. находился в командировке в США на авиазаводах «Дуглас» в г. Санта-Моника, а затем «Мартин» в г. Балтимор. Участвовал в освоении на отечественных авиазаводах самолета Ли-2 (Дуглас ДС-3). С 9 апреля по 4 декабря 1938 г. – главный конструктор ОКБ-1 завода №84 им. Чкалова. В дальнейшем – начальник бригады завода №156. В марте 1939 г. был переведен на завод №1 им. Авиахима в ОКБ Н.Н.Поликарпова на должность начальника бригады.

Он являлся одним из участников создания в декабре 1939 г. особого конструкторского отдела (ОКО) во главе с А.И.Микояном, где стал его заместителем. В октябре 1941 г. вместе с заводом №1 им. Сталина и ОКО был эвакуирован в г. Куйбышев. В связи с организацией в марте 1942 г. самостоятельного опытного завода №155 (ОКБ-155) во главе с А.И.Микояном был переведен на новое предприятие и назначен его заместителем. На должности заместителя главного конструктора утвержден в феврале 1944 г. В

марте 1957 г. был назначен на должность главного конструктора по беспилотной тематике.

Активно участвовал и внес большой личный вклад в проектирование и постройку опытных и экспериментальных образцов истребителей МиГ-1, МиГ-3, ДИС-200, И-224, И-250, И-270, И-320, МиГ-9, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19 и их модификаций, многие из которых длительное время изготавливались большими сериями и находились на вооружении ВВС.

С 1949 г. по 1961 г. руководил проектированием, постройкой и испытанием крылатых ракет КС, К-10, Х-20, К-22 и их модификаций, вошедших в состав вооружения самолетов-ракетоносцев Ту-4, Ту-16, Ту-95К и Ту-22, а также ракеты КС-7 (ФКР-1) класса «земля-земля». В дальнейшем принимал участие в разработке самолёта Е-155, будущего МиГ-25.

С 1 июня 1964 г. на пенсии. После ухода на пенсию еще два месяца работал на предприятии (до 12 августа 1964 г.) в должности главного конструктора. Умер 21 ноября 1976 г. в г. Ленинграде и похоронен на Серафимовском кладбище.

Лауреат Ленинской премии (1963 г.), Государственной премии СССР 1-й степени (1941 г., 1947 г., 1948 г., 1952 г., 1953 г.) и Государственной премии СССР 2-й степени (1949 г.). Награжден золотой медалью «Серп и Молот», четырьмя орденами «Ленина», двумя орденами «Трудового Красного Знамени», орденом «Красной Звезды», медалями.







