

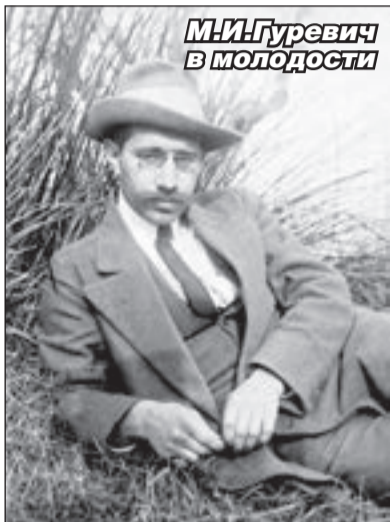
Авиационный хронограф



Гатчина по праву считается одним из исторических мест, где родилась отечественная авиация. В 1910 году Гатчинский аэродром стал первым военным аэродромом России: поэтому в нашем городе создается Гатчинский музей военной авиации. Мы искренне надеемся, что этот музей станет настоящим местом притяжения для всех жителей, гостей города и Ленинградской области.

В рубрике «Авиационный хронограф» вы найдете любопытные факты из истории отечественной авиации, авиационной истории Гатчины, Гатчинского района, Ленинградской области, Санкт-Петербурга и России. Предлагаем вашему вниманию памятные даты и события, произошедшие в разные годы. Подготовлено Виталием Лебедевым, Михаилом Тихомировым, Александром Лукьяновым, Александром Божко.

Гатчинский музей истории военной авиации: г. Гатчина, ул. Балтийская, д.4. Телефон: 8-921-921-21-26. E-mail: panev@gtn.ru, avia.gtn@yandex.ru



М.И. Гуревич
в молодости

Жизнь есть — МиГ...

На второй неделе 2023 года исполняется 130 лет со дня рождения человека, без которого история нашей авиации и ракетной техники была бы не полна. По крайней мере, всемирно известная марка самолётов «МиГ» уж точно не появилась бы на свет. Я говорю об авиаконструкторе и настоящем инженере **Михаиле Иосифовиче Гуревиче**, который последние годы своей жизни провёл в Ленинграде и остался здесь навсегда.

Началась эта история **12 января** 1893 года (31 декабря 1892 г. — по ст. ст.) в селе Рубанщина Суджанского уезда Курской губернии (ныне Суджанский район Курской области). Михаил Иосифович остался в истории советской авиации, которой он посвятил всю свою жизнь, навечно вторым — после знаменитого советского авиаконструктора **Артёма Ивановича Микояна**. Из первых букв их фамилий и родился знаменитый тандем марки «МиГ». Но если А. М. Микоян был больше политиком и управленцем, то М. И. Гуревич был больше конструктором, на плечах которого и рождались успехи самолётов МиГ.

Михаил Иосифович предпочитал оставаться в тени, был не публичным человеком, и о детских годах его жизни известно немного. Мы знаем, что сразу после окончания гражданской войны Михаил Гуревич поступил в Харьковский технологический институт и окончил его в 1925 году. Путь в авиацию он начал, как и многие конструкторы тех лет, с конструирования и постройки планёров, быстро прошел путь от простого инженера и конструктора-самоучки до руководителя группы в различных КБ отечественной авиационной промышленности.

Например, в 1929 году он работал инженером-конструктором в ОПО-4 столичного завода № 22 Авиатреста. В 1929–1936 годы он — старший инженер таких известных в истории отечественного авиапрома московских промышленных и научных предприятий, как завод № 22 ГУАП НКТП, ОКБ МОС ВАО, завода № 39 имени Менжинского ОГПУ, КОСОС ЦАГИ НКТП, и опять — завода № 39 имени Менжинского НКТП. В 1936–1938 годах Гуревич работает помощником главного конструктора завода № 1

имени Авиахима НКОП (г. Москва). А в 1938 году становится главным конструктором ОКБ-1 завода № 84 НКОП в подмосковных Химках. В это время он участвовал в освоении лицензионного производства американского пассажирского самолёта Дуглас DC-3, получившего у нас на пассажирских линиях Аэрофлота название PS-84.

С 1938 по 1939 годы он работает под руководством «Короля истребителей» **Николая Николаевича Поликарпова** начальником бригады московских авиазаводов сначала № 156, а затем № 1 имени Авиахима НКАП. Работая в КБ Н. Н. Поликарпова, Гуревич встречается с А. И. Микояном и в декабре 1939 года становится активным участником создания Особого конструкторского отдела (ОКО) во главе с А. И. Микояном. С этого времени он становится его «правой рукой» на все времена. В годы КБ «МиГ» (1939–1942 годы) М. И. Гуревич — заместитель начальника ОКО завода № 1 имени Авиахима (г. Москва) и № 1 имени Сталина НКАП (г. Куйбышев).

В 1940 году Микоян и Гуревич создали на базе изобретений Поликарпова своего первенца — МиГ-1, а затем его усовершенствованную версию — МиГ-3. В 1940–1941 гг. он строил большую серию и участвовал в боях в начале Великой Отечественной войны, в основном, в полках ПВО, защищавших небо Москвы и Ленинграда.

Так, 15-й истребительный авиационный полк, вооружённый истребителями МиГ-3, встретил Великую Отечественную на аэродроме Сиверский Гатчинского (в те годы Красногвардейского) района Ленинградской области. Несмотря на явное тогда преимущество в небе самолётов противника наши крылатые воины благодаря такой технике, как МиГ-3, давали агрессору достойный отпор. Например, 16 августа 1941 года немецкие бомбардировщики в очередной раз попытались нанести бомбовый удар по Сиверскому аэродрому, но поднявшиеся им навстречу 5 истребителей МиГ-3 сумели сбить 4 вражеских самолёта и сорвали бомбардировку. Такими были первые годы становления авиационной марки «МиГ».

В 1942–1957 годы Михаил Иосифович работает заместителем главного конструктора московского завода № 155 НКАП (МАП), ставшего основной производственной базой для ОКБ-155, где впоследствии были созданы прославленные реактивные истребители «МиГ».

Помимо создания и модернизации истребителя МиГ-3 в годы войны Гуревич участвовал в создании и опытных самолётов: ДИС-200, И-224, И-250 (с комбинированной силовой установкой), И-270, И-320. Они не пошли в серию, оставшись навсегда под марки «И» («Истребитель» или «Испытательный»), но стали хорошей школой для создания первых отечественных серийных реактивных истребителей МиГ-9, МиГ-15, а затем МиГ-17 и МиГ-19.

В эти и последующие, с 1957-го по 1964-й годы, М. И. Гуревич работал главным конструктором завода № 155 МАП (ГКАТ), генеральным конструктором ОКБ-155 которого был А. И. Микоян. Это было время создания не только авиационных конструкций. Во всю «на пятки» авиации наступала ракетная техника, и игнорировать это было нельзя. Иначе во времена реформ Н. С. Хрущёва, ратовавшего за ракету, можно было лишиться КБ, которое только-только «встало на ноги». Доверить такое большое направление и ответственное дело А. И. Микоян мог только самому проверенному другу и товарищу — Михаилу Иосифовичу Гуревичу. В 1948–1961-х годах он руководил проектированием, постройкой и испытанием крылатых ракет КС, К-10, X-20 и их модификаций, вошедших в состав вооружения наших самолётов-ракетносцев Ту-4, Ту-16 и Ту-95К.

В эти годы под руководством М. И. Гуревича в ОКБ-155 была создана фронтальная крылатая ракета класса «земля-земля» КС-7 (ФКР-1). Яркой страницей её боевой биографии стал Карибский кризис 1962 года, когда в рамках операции «Анадырь» два полка, на вооружении которых стояла эта ракета, были переброшены на Кубу. М. И. Гуревич немало сделал на первом этапе создания другой знаковой в истории нашего авиационного вооружения крылатой ракеты X-22.

Пиком инженерно-конструкторской деятельности М. И. Гуревича, как уже ставшего большим и авторитетным специалистом в области высокоскоростных крылатых летательных аппаратов, стало его участие в разработке рекордного самолёта Е-155, будущего МиГ-25.

Но годы берут своё, да и работа, несмотря на все достижения, в последние годы не радовала, и 1 июня 1964 года М. И. Гуревич решил выйти на пенсию. После этого тяжёлого решения ещё два месяца (до 12 августа 1964 года) он старался держаться, прора-



М.И. Гуревич (слева)
и А.И. Микоян

ботав на родном предприятии в должности главного конструктора.

За свою яркую жизнь настоящего Конструктора, пролетевшую как миг, Михаил Иосифович Гуревич стал Лауреатом Ленинской премии (1963 г.), пяти Государственных премий СССР первой степени (1941, 1947, 1948, 1952, 1953 гг.) и Государственной премии СССР второй степени (1949 г.). Он награждён золотой медалью «Серп и Молот» (Герой Социалистического Труда, 1957 г.), четырьмя орденами Ленина (1940, 1953, 1956, 1957 гг.), двумя орденами Трудового Красного Знамени (1945, 1963 гг.), орденом Красной Звезды (1941 г.) и многочисленными медалями.

Спустя 11 лет после выхода на пенсию, в 1975 году, легенда микояновской «фирмы» Михаил Иосифович Гуревич выехал из своей двухкомнатной(!) московской квартиры на ул. Беговой и... переехал на улицу Савушкина, что в Приморском районе Ленинграда. Здесь жила его родная сестра — Наталья. В конце своей жизни она часто болела, да и Михаил Иосифович перенёс два инфаркта: вот и решили на старости лет поддержать друг друга. С большим трудом, после жуткой волокиты, которую устроил Ленгоржилотдел, кое-как ему удалось поменять свою московскую квартиру и съехаться с сестрой. Но ненадолго: всего через год, 21 ноября 1976 года, М. И. Гуревича не стало — также тихо, не гласно, как и его любимая работа авиационного конструктора в секретном «закрытом ящике». О кончине выдающегося советского конструктора авиационной и ракетной техники М. И. Гуревича в те годы ни одна центральная газета, к сожалению, не отметила хотя бы маленьким некрологом. С трудом, через знакомую, которая когда-то работала в Смольном, «группа товарищей» добилась скромной публикации в газете «Ленинградская правда». Повезло с местом на Серафимовском кладбище, и только потому, что директором кладбища оказался бывший лётчик-истребитель и имя Гуревича было хорошо ему известно.

С «фирмы» из Москвы на похороны прибыла небольшая делегация, в том числе **Александр Максимович Савельев**, рабо-

тавший в ОКБ «МиГ» с самого первого дня его создания — сначала в бригаде вооружения, а затем силовых установок, дойдя до ведущего конструктора и начальника бригады Отдела силовых установок. В 1976–1997-е годы А. М. Савельев работал директором музея «МиГ», и ему как хранителю истории микояновской фирмы была небезразлична судьба всех, кто причастен к этой истории: благодаря его усилиям на могиле М. И. Гуревича удалось установить скромный памятник.

Но всё течёт, всё меняется. Не стало уже и самого А. М. Савельева. Годы всё дальше уносят нас от берегов, с которых стартовали люди, создававшие историю нашей славной боевой авиации. В 1990-е и нулевые годы безденежья и текучки кадров на фирме практически не осталось старых «зубров» и некому было рассказать о людях, создавших фирму «МиГ» и их судьбе. По крайней мере, в КБ никто сразу не смог вспомнить, где был похоронен Михаил Иосифович и что его могила на петербургской земле. Постепенно она зарастала бы травой, если бы не нашлись неравнодушные люди в Москве и хранители авиационной истории в С.-Петербурге, которые к 120-летию М. И. Гуревича смогли достучаться до «высоких» кабинетов ОАК (Объединённой авиационной корпорации), куда вошла фирма «МиГ», чтобы привлечь внимание к сохранению исторической памяти. В 2012-м году мы очистили захоронение от бурьяна, с помощью родной «фирмы» привели в порядок. Теперь каждый входящий на это богатое на авиационные погосты Серафимовское кладбище на план-схеме может узнать, что здесь на 1-й Вязовой аллее покоится выдающийся авиаконструктор XX столетия — Михаил Иосифович Гуревич.

Небольшое памятное мероприятие с участием микояновцев по случаю 130-летия со дня рождения М. И. Гуревича состоится в эти дни, 12 января. А значит, не зарастёт народная тропа к героям нашей авиационной истории.

ВИТАЛИЙ ЛЕБЕДЕВ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СЕКЦИИ ИСТОРИИ
АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ СПбФ ИИЕТ
РАН

МиГ-3 и Гуревич

