

В первые годы существования института в нем появилась авиасекция, которую создал и возглавил профессор, впоследствии академик АН Украинской ССР Г. Ф. Проскура. В числе инициаторов и первых членов авиасекции был Михаил Гуревич.

Институтская авиасекция была первичной ячейкой существовавшего тогда общества авиации и воздухоплавания Украины и Крыма (ОАВУК), которая вела пропаганду и содействовала отечественной авиации. Позже секция переросла в специальность факультета, а затем и в факультет, из которого в 1930 году сформировался Харьковский авиационный институт...

Михаил и его друзья занимались не только в аудиториях, но и на аэродроме. Там, на летном поле, делали зарисовки различных узлов и агрегатов, а потом спроектировали и построили два планера – «Бумеранг» и «Аист», которые хранились в заброшенном сарае.

В 1924 году студенты ХТИ во главе с М. Гуревичем решили показать свои самолеты без моторов на всесоюзных планерных состязаниях в Коктебеле. Они летали прекрасно. Однако «Бумеранг» постигла беда. В горах он попал в воздушный поток и разрушился, а планерист погиб...

Михаил сильно переживал случившееся. Это был поучительный урок в начале его творческой биографии. Путем скрупулезного анализа он отыскал ошибку в конструкции планера и написал свой первый печатный труд «Практическое руководство к постройке планера», выпущенное в 1925 году харьковским издательским обществом «Агрохим». В нем были даны подробные указания по сборке деталей, агрегатов и всего планера, при этом учитывались различные конструкции фюзеляжа и крыла.

Схемы и рисунки в книге сделал сам автор. Кроме того, в ней были помещены технологические установки, что свидетельствовало о потенциальных способностях будущего авиаконструктора.

После окончания института из-за отсутствия работы по специальности инженер-конструктор М. И. Гуревич вынужден был три года заниматься проблемами промышленной вентиляции в Харьковском отделении общества «Тепло и сила».

Переломным моментом в биографии М. И. Гуревича стал 1929 год, когда он переехал из Харькова в Москву. Сначала он проектировал гидросамолет ТОМ-1 в КБ Поля Рошаля, а в 1932 году перешел в ЦКБ завода №39 им. Менжинского в бригаду главного конструктора С. А. Кочеригина. Его яркая индивидуальность и широта знаний как авиационного специалиста, инженера-конструктора, а затем и руководителя группы общих видов проявились при создании бронированного штурмовика ТШ-3. Самолет успешно прошел испытания и получил положительную оценку заказчика. Высшее военное руководство страны на все лады расхваливало машину, однако решение о запуске ее в серию так и не последовало. «А жаль, – вспоминал спустя годы М. И. Гуревич, – если бы приняли такое решение, то наши бронированные штурмовики появились бы на несколько лет раньше».

В 1936 году в составе группы советских авиационных специалистов М. И. Гуревича командировали на американскую фирму «Дуглас» для приемки тех-