

нической документации, технологии изготовления и закупки оборудования для лицензионной постройки в СССР грузопассажирского самолета ДС-3. Этот самолет в различных модификациях длительное время и большими сериями строился на заводах под индексом Ли-2.

После возвращения из командировки в США М. И. Гуревича, обладавшего к тому времени большим опытом и недюжинными способностями инженера-конструктора, направили работать туда, где решались основные проблемы по созданию самолетов-истребителей, в которых так остро нуждались ВВС. Так он оказался в ОКБ «короля истребителей» Героя Социалистического Труда Н. Н. Поликарпова.

Николай Николаевич предложил Михаилу Иосифовичу возглавить «мозговой центр» ОКБ – бригаду общих видов и эскизного проектирования. В это время М. И. Гуревич и встретился с А. И. Микояном. Между ними сложились хорошие деловые отношения, перешедшие в дружеские.

Артем Иванович Микоян (брат заместителя председателя СНК СССР Анастаса Ивановича Микояна) был моложе М. И. Гуревича на 12 лет. Как авиаконструктор, он успел сделать, конечно, немного. За плечами у него была только Военно-воздушная академия и год работы военпредом на авиазаводе. Потом А. И. Микоян стал помощником Н. Н. Поликарпова по серийному производству последнего в СССР истребителя-биплана И-153 «Чайка». Он часто навещался к М. И. Гуревичу в бригаду общих видов, они подолгу обсуждали, каким должен быть современный истребитель.

В это время обстановка в мире была крайне напряженная. Угроза нападения на СССР фашистской Германии становилась все более реальной. Необходимо было срочно перевооружать наши ВВС.

Советские истребители в то время значительно отставали по своим боевым качествам от немецких. Требовалась немедленная замена основной массы состоящих на вооружении истребителей И-15, И-16 и И-153, поскольку никакая модернизация не могла обеспечить заметного сдвига в их летных характеристиках. Нужен был проект принципиально нового истребителя, обеспечивающего резкий скачок в скорости и высоте полета. Вот почему правительство дало указание всем ОКБ и заводам, занимающимся истребителями, в кратчайшие сроки перестроиться на производство скоростных самолетов.

Наиболее подходящим стал проект скоростного высотного истребителя И-200, предложенный А. И. Микояном и М. И. Гуревичем (в ОКБ он обозначался шифром «Х»).

8 декабря 1939 года Наркомат авиационной промышленности принял важное организационное решение: создать новый опытно-конструкторский отдел для разработки проекта и постройки самолета И-200. Его начальником был назначен А. И. Микоян, а заместителями – М. И. Гуревич и В. А. Ромодин. Каждому сотруднику ОКБ было предоставлено право решить самостоятельно – оставаться у Н. Н. Поликарпова или перейти к А. И. Микояну. Почти половина специалистов заявила о желании работать в новом подразделении. В их числе были Н. И. Андрианов, А. Г. Брунов, Я. И. Селецкий, Н. З. Матюк, А. Т. Токарев и другие...