

МИХАИЛ (МОИСЕЙ) ЛЕОНТЬЕВИЧ МИЛЬ (22 НОЯБРЯ 1909, Г. ИРКУТСК, РОССИЙСКАЯ ИМПЕРИЯ – 31 ЯНВАРЯ 1970, Г. МОСКВА, РСФСР, СССР)–

советский конструктор вертолётов, доктор технических наук (1945), профессор. Герой Социалистического Труда (1966).

ЭНЦИКЛОПЕДИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Главный конструктор опытного конструкторского бюро по вертолетостроению, доктор технических наук, профессор, лауреат Ленинской премии (1958) и Государственной премии СССР (1968), Герой Социалистического Труда. Родился в семье служащего. После окончания школы в Иркутске получил высшее образование в Новочеркасском авиационном институте.

С 1931 начал инженерную и научную деятельность в ЦАГИ. Практическое становление М.Л. Миль как инженера и учёного в предвоенный период проходило в тесном сотрудничестве с другим крупнейшим конструктором, по рождению иркутянином, Н. И. Камовым. В 1948 М.Л. Миль был назначен главным конструктором опытного конструкторского бюро по вертолетостроению. За 2 последующих десятилетия под его руководством были созданы несколько поколений отечественных вертолётов: «Ми-1», «Ми-2», «Ми-4», «Ми-6», «Ми-8», «Ми-10» и «Ми-12». Эти машины нашли широкое применение как в народном хозяйстве СССР и России, так и за рубежом. На них были установлены многие мировые рекорды. М.Л. Миль проявил себя и как автор многих научных трудов в области вертолётостроения.

БИОГРАФИЯ

Родился в Иркутске, в доме по ул. Карла Либкнехта (бывшая Саламатовская), 5 — в доходном доме, которым владел купец Штанбок. При рождении получил имя Моисей. Отец, Леонтий Самойлович Миль, был железнодорожным служащим, мать, Мария Ефимовна — зубным врачом. До того, как обосноваться в Иркутске, отец Миль 20 лет проработал на золотых приисках. Его дед, Самуил Миль, был кантонистом (Кантонисты — малолетние и несовершеннолетние сыновья нижних воинских чинов, название кантонисты относилось и к еврейским детям — рекрутам.), после 25 лет на флоте осел в Сибири.

ДЕТСТВО

С детства мальчик проявил множество различных талантов: он прекрасно рисовал, увлекался музыкой, с легкостью изучал иностранные языки. Он мог бы стать блестящим художником или музыкантом, а стал ученым-конструктором. Возможно, выбор Миля объяснялся тем, что его юность пришлась на 20-е годы XX века — время, когда все увлекались авиацией.

В детстве посещал авиамodelьный кружок. В 10-летнем возрасте принял участие в Сибирском конкурсе авиамodelистов, его работу отметил специалист и отправили мальчика в Новосибирск, на следующий этап соревнований, где иркутянин Миша Миль завоевал один из призов. Начальное образование будущий конструктор получил в Иркутске. Кроме всего прочего вместе с сестрой брал уроки живописи у художника Копылова.

ЮНОСТЬ

В 1925 году Миль поступил в Сибирский технологический институт, проучился там два года. Сразу стал членом планерной секции. Построив легкий одноместный планер, Михаил впервые поднялся на нем в небо и «заболел» им на всю жизнь. Но судьба словно решила испытать Михаила на прочность. Молодой человек никогда не обращал внимания на доску объявлений института. Но в тот день что-то словно заставило его остановиться перед ней. Там он прочел выписку из приказа о своем исключении «за непролетарское происхождение». Позднее выяснилось, что один из однокурсников сообщил в соответствующие органы, что в квартире Милей имеется мягкая мебель. А у них действительно были прекрасные венские стулья с резными ножками.

Год Михаил проработал в Новосибирске в кожевенной лаборатории, а затем как представитель рабочего класса поступил в Новочеркасский политехнический институт на недавно открытое авиационное отделение. Летом 1929 года молодой студент проходит практику в качестве механика в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ), где под руководством конструктора Николая Ильича Камова принимает участие в создании первого советского автожира КАСКР-1 «Красный инженер» (названного так по первым буквам в фамилиях Камова и Скржинского).

Окончив институт в 1931 году, Миль работал в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) им. Н. Е. Жуковского, участвовал в разработке автожиров А-7, А-12 и А-15, работал на авиазаводе заместителем Николая Камова. В это время выходят его научные работы, посвященные аэродинамике, аэроупругости,

прочности винтокрылых машин, а также создана общая теория несущего винта, применяемая для различных случаев обтекания.

К началу 1940-х годов Михаил Леонтьевич стал одним из ведущих отечественных специалистов по теории автожиров и вертолетов. Помимо теоретических исследований он также имел и богатый конструкторский опыт, конструировал лопасти и другие агрегаты, изучал особенности автожиров с прыжковым взлетом.

В ЭВАКУАЦИИ

В годы Великой Отечественной войны с 1941 по 1943 гг. Миль работал в эвакуации в посёлке Билимбай, в основном занимаясь усовершенствованием боевых самолётов, улучшением их устойчивости и управляемости. Главной проблемой было то, что нагруженный боеприпасами самолет, потеряв скорость, тут же попадал в штопор, выйти из которого был практически не способен, так как пилоту просто не хватало физической силы. Миль разработал устройство, которое позволяло решить эту проблему.

Испытания устройства проходили на фронтовом аэродроме в присутствии командующего. Летчики не очень доверяли новому изобретению и рисковать не хотели. Так как от них требовалось умышленно ввести самолет в штопор. А это, по их мнению, означало верную гибель. Положение спас летчик Э. А. Лебединский. Испытания устройства прошли блестяще, оно было пущено в серийное производство.

В течение нескольких месяцев Миль находился на аэродромах, лично устанавливал устройство на самолеты и объяснял летчикам принцип его действия.

За годы войны Милю пришлось пережить множество потерь. По дороге в эвакуацию умер его 5-летний сын, прожив всего 9 дней в роддоме умерла от холода новорожденная дочь, так как не работало отопление. Отец еще даже не знал о ее рождении... Но на этом беды не кончились. Михаил Леонтьевич потерял мать и родного брата. Но, назло всем бедам он продолжал работать, В 1945 г. М.Л.Миль успешно защитил докторскую диссертацию «Динамика ротора с шарнирным креплением лопастей и ее приложение к задачам устойчивости и управляемости автожира и геликоптера» и возглавил в ЦАГИ лабораторию № 5, где занимался работой над устойчивостью самолетов, разрабатывал вертолеты.

НАЧАЛО СОЗДАНИЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Вернувшись из эвакуации, Миль вновь продолжил работу в лаборатории ЦАГИ. Он дни и ночи проводил на работе, изучал спасенный ранее архив, задавшись целью создать летательный аппарат, который смог бы подниматься в воздух с помощью винтов. Он настойчиво писал И. В. Сталину, убеждая того в необходимости начать работы по созданию винтовых летательных аппаратов. И добился своего. Несмотря на многочисленные советы противников идеи, Сталин дал добро на организацию в Москве конструкторского бюро по геликоптеростроению во главе с Милем. Так началось создание машин, которые позже были названы вертолетами.

Член КПСС с 1943 года. Его карьера развивалась стремительно: инженер, заместитель главного конструктора опытного КБ по винтокрылым аппаратам, начальник лаборатории в ЦАГИ.

В 1947 году Милю назначили главным конструктором опытного КБ по вертолётостроению. В 1951 под его руководством был создан первый советский серийный 3-местный вертолёт Ми-1. В 1964 Миль стал генеральным конструктором опытного КБ. Его коллективом были созданы вертолёты Ми-2, Ми-4, Ми-6, Ми-8, Ми-10, Ми-12, Ми-24, В-12 и другие, на которых было установлено 60 официальных мировых рекордов.

Умер 31 января 1970 года в Москве. Похоронен на Юдинском кладбище недалеко от железнодорожной платформы Перхушково.

НАГРАДЫ

За работы по усовершенствованию боевых самолетов Миль в 1945 году получил орден Отечественной войны.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 июля 1966 года за выдающиеся заслуги в развитии советской авиации Милю Михаилу Леонтьевичу присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». Является также кавалером трех орденов Ленина, орденов Отечественной войны 2 степени, Красной Звезды, Трудового Красного Знамени, Ордена Возрождения Польши.

ПАМЯТЬ

Имя конструктора Миля носит Московский вертолётный завод. В Москве его именем названа улица в районе Жулебино. В 2009 году на пересечении улицы Авиаконструктора Миля и Жулебинского бульвара был установлен бюст Миля. В Казани именем конструктора названа улица в Авиастроительном районе. Именем Миля названа московская средняя школа № 1 738. В 2009 году в честь Миля был выпущен почтовый блок марок России. На корпусе факультета технологических машин и роботов ЮРГТУ (НПИ) (Новочеркасск) установлена мемориальная доска: «Здесь учился и окончил НПИ в 1931 году конструктор вертолетов, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственной премий, д.т. н. М. Л. Миль (1909—1970)». В 2009 году в Иркутске в честь 100-летия со дня рождения Михаила Леонтьевича Миля по инициативе поэта [Г. Гайды](#) была установлена мемориальная доска. Предложено назвать именем Миля улицу, на которой он родился и рос.