

ГАВРИЛОВ
АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ
(1884 - 1953)

Выдающийся конструктор дизелей и ракетных двигателей А.И.Гаврилов родился 23 февраля 1884 года в станице Константиновской области Войска Донского в семье учителя.



Учился вначале в церковно-приходской школе, затем в реальном училище, одновременно успешно закончил музыкальное училище по классу скрипки. Образование продолжил в Москве в императорском техническом училище (ИМТУ). С детства познал в семье основы немецкого и французского языков. В 1909 году успешно закончил ИМТУ, и его, инженера-механика, конструктора по двигателям внутреннего сгорания, приняли на Путиловский завод в Петербурге. А после начала первой мировой войны А.И.Гаврилов переехал в Воронеж, где три года трудился заместителем начальника мастерских на заводе сельскохозяйственных машин, а затем преподавал в Воронежском сельскохозяйственном институте.

В начале 1922 года А.И.Гаврилов переехал в Коломну и 15 лет проработал на Коломенском машиностроительном заводе в дизельном бюро. Он сыграл видную роль в развитии дизелестроения на заводе по окончании мировой и гражданской войн (1914-1920), так как Коломенский завод был в состоянии разрухи. За годы войны отечественное дизелестроение сильно отстало от зарубежного. В связи с этим в 1924 году Коломенский завод заключил на 10 лет договор с крупной немецкой фирмой «MAN» (машиностроительное общество «Аугсбург-Нюрнберг»), которая поставляла в Коломну чертежи дизелей и техническую документацию для использования в производстве новых дизелей. А.И.Гаврилову было поручено руководить дизельным бюро (дизелей специального назначения для ВМФ страны). Лицензионный договор предусматривал не только получение заводом новейших двигателей этой фирмы, но и давал возможность специалистам Коломенского завода знакомиться с конструкторскими и технологическими службами завода фирмы «MAN» в г. Аугсбурге. А.И.Гаврилов, в совершенстве зная немецкий язык, часто посещал эту фирму по делам службы. Дирекция Коломенского завода ему доверяла вести переговоры в Германии. Но наши конструкторы не просто копировали полученные от «MAN» чертежи, а заменяли их, чтобы совершенствовать технико-экономические показатели. Так, в начале 30-х годов завод стал выпускать дизели с газотурбинным наддувом, который повышал их мощность без увеличения веса и габаритов.

А.И.Гаврилов был одним из первых инженеров на заводе, кто предложил отказаться от услуг фирмы «MAN», так как наше отечественное дизелестроение уже не уступало зарубежному. Авторитет дизелестроения завода в промышленности страны в тот период был высок. Один только факт приезда в Коломну в 1935 году харьковских машиностроителей за помощью и консультацией (представителей конструкторского бюро знаменитого в будущем танкового двигателя «В-2» танка Т-34) сам говорит за себя.

15 творческих лет отдал заводу Гаврилов. Вот, что о нем вспоминал один из известных конструкторов-дизелистов Коломенского завода лауреат Государственной премии СССР 1946 года Матвей Петрович Маркин (1893-1980 гг.): «Пятнадцать лет Александр Иванович был моим непосредственным руководителем. Специалисты в нашем дизельном бюро были сильные, но среди них на голову выше в буквальном и

переносном смысле выделялся Александр Иванович. Работал он с какой-то огромной энергией. А голова его была прямо генератор идей и заряжала нас всех в КБ рабочим энтузиазмом. Много труда вложил он в хорошие по тем временам реверсированные и неревверсивные дизели серии «Г». Бывший главный конструктор дизельного . отдела завода (1955-1966 гг.) С.А.Абрамов так вспоминал о тех далеких годах своей молодости: «В 1934 году по окончании заводского техникума я был направлен на работу техником-конструктором в КБ А.И.Гаврилова, квалифицированного и культурного руководителя. Исключительно высокая внутренняя культура, искрящаяся талантливость и одновременно необыкновенная скромность - вот что невольно привлекало к нему всех, кто с ним работал или встречался. Ни сам Александр Иванович, ни кто-либо из его КБ никогда не говорил о своих успехах и достижениях, словам предпочитали неустанный труд». Одновременно с работой на заводе преподавал в Московском электромеханическом институте инженеров транспорта на кафедре ДВС, там получил ученое звание профессора. Он любил известное изречение В.И.Ленина, что отдых для него - работа, а работа - отдых. Любил А.И.Гаврилов природу, цветы, музыку и книги. В саду дома № 6 на бывшей Технической улице по выходным дням собирались родные, близкие, друзья по работе. Шли беседы, споры о жизни, о литературе и т.п.

Он часто ездил с женой К.Ф.Робижевой : на отдых в Крым, в Сочи, были поездки на теплоходе Москва-Астрахань-Москва. По выходным дням часто катались на лодках по р. Оке, ездили в Озерские леса за грибами.

Друзья отмечали в нем многогранность интересов в жизни, в науке. Он часто перед родными и близкими исполнял известные музыкальные произведения Берлиоза и Листа на своей скрипке. И, казалось, ничто не предвещало беды в семье. И вдруг наступила черная дата - пришел 1937 год. На заводе в конце 1937 года инженеры Урванцев, Гаврилов, Филиппов и другие были репрессированы по ложному обвинению (шпионаж) и получили сроки – 10 лет лагерей. Отсидев 4 года в лагерях НКВД под Ленинградом, А.И.Гаврилов в конце 1941 года был переведен на новое место заключения - закрытое «Особое КБ», где под руководством В.П.Глушко активно принимал участие в создании жидкостных ракетных двигателей и скоро был реабилитирован.

Вначале был ведущим конструктором, а затем руководителем конструкторской группы о разработке мощных ЖРД, ракетных ускорителей, камер сгорания ЖРД для баллистических и космических ракет.

Академик Глушко Валентин Петрович в своей книге 1987 года «Развитие ракетостроения и космонавтики в СССР» пишет: «Основное ядро ОКБ в 1941 году было укомплектовано высококвалифицированными учеными, конструкторами, технологами, производственниками. Так в ОКБ работали профессора Г.С.Жирицкий, К.И.Страхович, А.И.Гаврилов и другие талантливые специалисты. Опыт и знания, принесенные ими в ОКБ из разных областей науки и техники, в которых они ранее работали, позволили решать сложные проблемы ракетного двигателестроения».

Умер А.И Гаврилов в 1953 году. Его похоронили на старом кладбище рядом с могилой брата его жены, где сейчас стоит скромная плита из нержавеющей стали, изготовленная в цехе ЦНО Коломенского завода.