

Гибель Петлякова



Военный альбом

Катастрофа у станции Камкино

12 января 1942 г. в 14 часов 15 минут в трех километрах от станции Камкино Казанской железной дороги самолет Пе-2, следовавший в паре с другой «пешкой» Казанского авиазавода, отклонился от маршрута, резко развернулся влево и с большим углом снижения пошел на вынужденную посадку, которая закончилась катастрофой. На ее месте были обнаружены сильно обгоревшие и изуродованные тела летчика, штурмана, стрелка-радиста и еще одного человека.

Это лишь одна из катастроф, которых было немало на 22-м авиазаводе с самолетами Пе-2 — основной продукцией военного времени, и вряд ли трагедия под Камкино привлекла бы внимание на самом «верху», если бы не пассажир разбившегося Пе-2. Им оказался авиаконструктор В.М. Петляков, лауреат Сталинской премии, кавалер двух орденов Ленина и Красной Звезды, создатель пикирующего бомбардировщика Пе-2.

Для расследования авиакатастрофы была создана комиссия под председательством командира авиаполка особого назначения п-ка Мурзина. В расследовании принимали участие и сотрудники госбезопасности из Москвы — организации, при всей ее репутации, весьма эффективной и располагавшей широкой сетью источников информации. Благодаря сообщениям ее агентов, работавших на заводе, аэродроме, а также входивших в ближнее окружение конструктора, удалось собрать массу фактов, относившихся как к катастрофе, так и предшествовавшим ей событиям. Проверялась любая версия, любая информация. Было даже предположение о диверсии, так как при вскрытии тел погибших в брюшной полости летчика Ф.А. Овечкина обнаружили автоматную пулю. Информация повергла сотрудников НКВД в шок. Получалось, что лауреата Сталинской премии и Сталинского авиаконструктора убили! Но все встало на свои места после баллистической экспертизы, которая показала, что пуля не имеет следов нарезки от ствола и покинула гильзу в результате разрыва патрона из-за высокой температуры. Во время работы комиссии было допрошено более 30 человек, не считая сведений от негласных агентов-информаторов.

Обстоятельства гибели главного конструктора после тщательного расследования были доложены Сталину и Маленкову. Причиной катастрофы, как указано в акте комиссии, стал пожар на борту самолета на малой высоте. *«Очаг пожара на самолете Пе-2 №14/11 находился на внутренней поверхности правого крыла, и на правой части центроплана имеются следы пожара. Сильно обгорели обшивка правого элерона, поверхность водяного радиатора, шланги трубопроводов. Возможная причина — подтекание бензина в зоне правой мотогондолы».* К моменту удара о землю самолет находился в неуправляемом состоянии. Увы, но эта трагедия была во многом предопределена, о чем свидетельствует хроника предшествовавших событий.

В обстановке военного времени

Катастрофа первых месяцев войны. Немцы стоят под Москвой. 22-й авиационный завод им. С.П. Горбунова, выпускавший Пе-2 в Москве, срочно эвакуируют в Казань, где он на-

чинает выпускать продукцию на площадях авиазавода № 124 им.С. Орджоникидзе, который строил в то время Пе-2, ТБ-7 и Ли-2. Здесь же разместилось ОКБ Петлякова, которое занялось доработкой серийных Пе-2 и созданием их новых модификаций. До объединения двух предприятий заводскую площадь и людей разделили. Казанцам достались наихудшие условия — сборку Пе-2 им пришлось производить в заводском гараже. Неравные условия труда, большая скученность в жилом фонде создали в коллективах взрывоопасную обстановку. В результате в один из ноябрьских дней при отбирании помещения у казанцев на заводе вспыхнула массовая драка между казанцами и москвичами. Дрались очень зло и яростно. Путем невероятных усилий руководством двух заводов вместе с подросшими сотрудниками НКВД удалось потушить драку, припугнув забияку трибуналом. Вечером того же дня драка вспыхнула в жилых поселках Соцгорода. Одной из причин стало очень плотное подселение, приводившее к постоянным ссорам и склокам, где участвовали женщины и дети.

22-й завод периодически проваливал план по выпуску Пе-2, и его руководство не находило ничего лучшего, как заваливать Москву депешами в свое оправдание, обвиняя руководство казанского авиазавода № 124 в том, что своим выпуском ТБ-7 они мешают выпуску Пе-2. Петляков оказался в очень трудном положении. На его плечи легла огромная нагрузка: налаживание производства Пе-2 в Казани, размещение своих сотрудников, обеспечение их всем необходимым. Поток жалоб в Москву очень сильно выбивал его из колеи, ведь оба самолета были ему родными — ТБ-7 на начальном этапе разрабатывала бригада Петлякова.

Наркомат авиапромышленности, устав от потока депеш и зная о произошедших в Казани беспорядках, принял решение объединить два завода в один, а ТБ-7 с производства снять. Для оглашения постановления ГКО № 1048сс от 23 декабря 1941 г. и приказа наркома авиапромышленности № 1185сс от 26 декабря того же года в Казань прибыл зам. наркома П. В. Дементьев. Это был сильнейший удар для руководства и рабочих завода № 124. Ситуацию несколько разрядил Дементьев, сказав в приватной беседе Незвалю: *«Фомич! Ты не бзди ... клепай втихую свои бомбовозы, если что, обращайся лично ко мне».* Два предприятия объединили в одно, получившее название Казанский авиационный завод № 22 им. С.П. Горбунова.

Катастрофическое положение на фронтах привело к тому, что многих опытных специалистов цеха окончательной сборки и ЛИСа призвали в действующую армию. Их заменили выпускники ФЗУ и старики, непризывных возрастов. Это сразу же сказалось на качестве сборки. Кроме того, контрольные мастера не были закреплены за производственными группами, и в приемке того или иного самолета или агрегата участвовали различные контролеры, что создавало условия для обезлички принятой работы. Закрепление контрольных мастеров было произведено только 11 января 1942 г.

Такое же тяжелое положение сложилось и на моторостроительном заводе № 16. Он был эвакуирован из Воронежа и размещен на территории Казанского моторостроительного завода № 27, выпускавшего двигатели М-105, после слияния получив название Казанский моторостроительный завод № 16. От безысходности сюда даже пригнали большое количество

М. Саукке «Ту-2», в которой автор делился воспоминаниями о Туполеве, заводе № 124 и излагал свое видение хроники событий, происшедших на Казанском авиазаводе № 22 в январе 1942 г. Так, он писал, что «у Туполева было по-настоящему отцовское отношение к Казанскому авиазаводу» и что завод строили по его предложению. Это не так — Казанский авиакомбинат начали строить по инициативе тогдашнего первого секретаря Татарского обкома ВКП(б) М.О. Разумова. Он побывал на приеме у Сталина, и после весьма тяжелого разговора тот поддержал эту идею. Во время строительства авиакомбината неоценимую помощь оказал П.И. Баранов, в то время начальник ГУАПа.

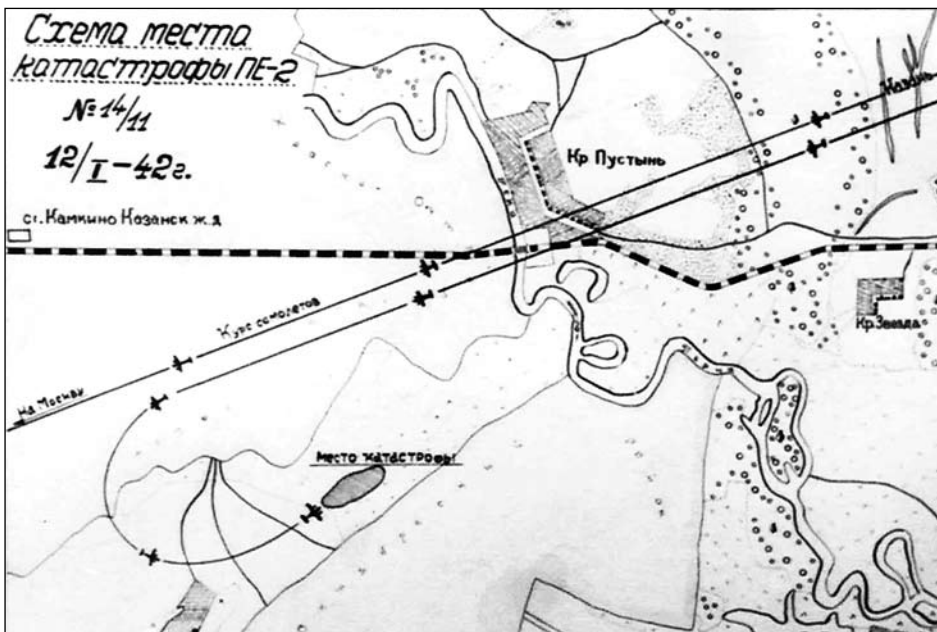
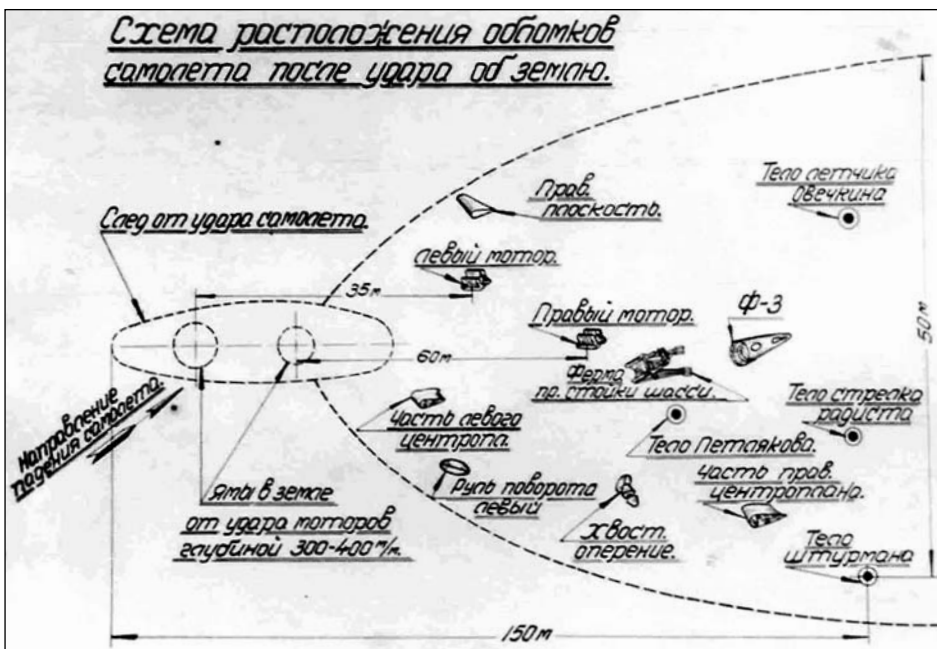
Читаем дальше: «В начале января 1942 года Туполев с группой ведущих инженеров прибыл в Казань». Как оказалось, эта группа состояла из 120 человек. Напрашивается вопрос, что все 120 человек были ведущими инженерами? Андрей Николаевич был хорошим авиаконструктором, но не лучшим хозяйственником. Наладить серийный выпуск Ту-2 на территории недостроенного Омского автокомбината ему не удалось. Там одну машину в сутки собирали, тогда как в Казани — 10-12 самолетов Пе-2. Добившись приказа о запуске производства Ту-2 на заводе № 22, Туполев со своей командой фактически сбежал из Омска.

Его появление в Казани получилось скандальным. До середины 1990-х гг. в столице Татарстана жили две помощницы В.М. Петлякова. Будучи уже в преклонном возрасте, они сохранили твердый ум и ясную память, и одна из них поделилась своими воспоминаниями о тех январских днях 1942 г. По этическим соображениям автор не публикует ни фамилии, ни имени этой женщины. «Когда Туполев с командой появился на заводе, повели они себя, честно сказать, по-хамски, считая, что завод принадлежит уже им. Андрей Николаевич прошел в кабинет к Петлякову, и через плотно закрытую дверь я слышала истерические визги Туполева, он кричал на Владимира Михайловича, чтобы тот убирался с его завода (Вовка, уе...вай с моего завода...). Наоравшись, Туполев ушел, через некоторое время вышел Петляков, он был очень бледный и взволнованный. Попросил связать его по «ВЧ» с Шахуриным, о чем они говорили, не известно, но из кабинета он вышел уже успокоившимся, сказав, что Шахурин ждет его в Москве. Напоследок попросил готовить документы в Москву».

Финал

В конце декабря 1941 г. начались злоключения с будущим виновником трагедии — Пе-2 с заводским № 14/11. 30 декабря на испытательном стенде при проверке бензосистемы самолета на герметичность из-за превышения давления разорвало сразу пять бензобаков, которые срочно заменили.

В 3 ч 15 мин 31 декабря контрольный мастер сборочного цеха Нуруллин представил к приемке самолет № 14/11 военному представителю при цехе № 8, который выявил 13 дефектов по группе электрооборудования и аэронавигации. К 8 ч 35 мин 12 дефектов удалось устранить. Окончательно сдавал машину мастер Тутубалин. Наконец, за несколько часов до нового 1942 г. была принята винтомоторная группа, и самолет засчитали в план 1941 г. Впоследствии, при расследовании причин авиакатастрофы, начальник бригады серийно-конструкторского отдела Суконников и старший технолог сборочного цеха Румянцев сделали заключение, что дефекты электрооборудования, выявленные 31 декабря, не могли явиться причиной загорания проводки.



Схемы катастрофы Пе-2 № 14/11 и расположения его обломков

Люди старшего поколения, работавшие даже не в военное время, прекрасно помнят, что такое работа в конце месяца, квартала, года. Это битва за план не на жизнь, а на смерть! Нетрудно представить состояние работников и руководителей, когда сводка сдачи самолетов ежедневно ложилась на стол Верховного Главнокомандующего! Здесь уместно вспомнить слова директора моторостроительного завода № 16 Героя Социалистического Труда М.М. Лукина: «По трупам пройду, план товарища Сталина — выполню!»

Пе-2 № 14/11 после всех передрыг был наконец-то готов к боевой службе. Как его собрат № 12/11, он несколько отличался от большинства серийных машин: эти самолеты предназначались для дальней разведки, поэтому имели увеличенный запас топлива и мощное фотооборудование. 9 января 1942 г. за ними прибыли два экипажа из 2-го дальнеразведывательного авиаполка (ДРАП). Помочь им принять машины должен был прикомандированный воентехник 2-го ранга Н.М. Орехов. Машину № 14/11 принимал ст. л-т Ф.А. Овечкин, назначенный старшим группы. Уместно вспомнить и остальных членов экипажа, которым оставалось жить менее трех суток: штурман мл. л-т М. Гундоров и стрелок-радист В. Скребнев.

В тот день в 20.00 Петляков в своем кабинете совместно с заместителем А.М. Изаконом и начальником ОКО обсуждали вопросы о дальнейшем совершенствовании самолета Пе-2. В ходе разговора главного конструктора вызвали по «ВЧ».

Предоставил автор

Предоставил автор

Вернувшись, Владимир Михайлович сообщил, что разговор шел о новом моторе.

10 января по «ВЧ» секретарь Шахурин Протасов передал Петлякову распоряжение срочно явиться в Москву. Петляков попытался воспользоваться заводским самолетом, для чего обратился к ответственному дежурному по предприятию Васкевичу. Однако оказалось, что заводской «Дуглас» направляется в Сталинград и может полететь в столицу только после возвращения. Возбужденный Петляков заявил: *«Полечу на боевом самолете!»*

Тема предстоящей командировки обсуждалась в тот день в кабинете главного инженера завода С.М. Лещенко в присутствии Петлякова, Изакона и главного военпреда Кутузова. Лещенко предлагал лететь на Пе-2 № 905, принятом без единого замечания, но директор завода Карпов отказал Петлякову, мотивируя тем, что машина не принята военпредом. Владимир Михайлович начал лихорадочно искать другие варианты.

На предложение ехать пассажирским поездом он ответил отказом, прекрасно понимая, что так в пути можно застрять надолго (был приказ Сталина о беспрепятственном прохождении только воинских эшелонов). Военпред Кутузов сообщил главному конструктору о двух готовых «пешках» для 2-го ДРАП, которые должны вылететь на подмосковный аэродром Монино, откуда на связном У-2 можно быстро перелететь на Центральный аэродром столицы.

11 января ввиду обнаружения новых дефектов вылет двух «пешек» отложили. Да и сам Петляков в тот воскресный день вылететь из Казани не смог бы. По существовавшему положению, на выезд в Москву требовалось письменное разрешение НКВД Татарской АССР.

В ночь на 12 января на самолете № 14/11 установили усиленные лыжи. Сборщики забыли законтить гайки крепления, их зашплинтуют уже при приемке на ЛИСе. По настоянию Изакона, которому предстояло лететь вместе с Петляковым, тот выяснил у старшего военпреда Кутузова данные о командирах экипажей. Информация была обнадеживающая — пилоты опытные, не раз выполняли боевые вылеты, а Овечкин имел более 500 ч налета на Пе-2. Начальник ОКО опять предлагал ехать поездом, Петляков вновь отказался.

12 января 1942 г. утром контролер ЛИСа Есаков по просьбе механика Павлова подготовил Пе-2 № 14/11 к полету. Павлов сказал, что самолет перегоняют в аэропорт Казани, что совсем рядом, и Есаков практически не осматривал машину. Например, не производился запуск и опробование двигателей. После поверхностного осмотра самолет стали загружать прилагаемым к данной машине имуществом, что также было нарушением правил, так как во время загрузки возможны повреждения отдельных узлов и агрегатов. Пока шла подготовка документации, Петляков попросил своего секретаря позвонить военпреду и попросить задержать намеченный на 11 ч вылет двух самолетов. Ответ военпреда был отрицательным: *«Москва рвет и мечет, экипажи вылетят по расписанию»*.

8 часов. Прибывшие для предполетного осмотра экипажи не смогли попасть на аэродром, так как из-за халатности им не успели оформить пропуска.

9 часов. Старший синоптик ЛИС Усманов получил метеосводку о погоде по маршруту Казань – Москва. В районе Казани

и Москвы она была летной, однако в районе Арзамаса наблюдалась низкая, до 200 м, облачность. По правилам, разрешение на вылет командир экипажа получал при наличии информационного бланка с прогнозом и визой начальника ЛИС. В тот день к синоптику за информационным бланком никто из экипажа машины № 14/11 не обращался.

11 часов. Пропуска наконец-то выписаны, на аэродроме появились экипажи, назначенные к вылету. К тому времени Петляков получил разрешение НКВД на выезд в Москву. Воентехник Орехов приступил к осмотру самолета № 12/11, закончив его в 13 ч. Для осмотра Пе-2 № 14/11 времени уже не осталось, так как зимний световой день короткий, а обе машины не были приспособлены для ночных полетов. Об этом Овечкин знал и дал команду на вылет.

13 часов 20 минут. У самолетов № 12/11 и № 14/11 находятся экипажи, В.М. Петляков, А.М. Изаков, который летит на машине № 12/11, начальник аэродромной службы военного представительства А.Х. Кабакчиев, п-к С. Шестаков, знаменитый своим перелетом в Америку на самолете «Страна Советов». Кабакчиев предлагает Петлякову остаться (в который раз!!!) и лететь завтра с заводскими перегонщиками, но тот отказывается. Отвергает и предложенный ему парашют, мотивируя это тем, что *«на моей машине он мне не нужен»*. Таким образом, Петляков летел вместо воентехника Орехова, рядом со стрелком в задней кабине, без летного обмундирования и парашюта, которым он вряд ли смог бы воспользоваться — полет проходил на небольшой высоте, а выбраться из заваленной грузами кабины было почти невозможно.

13 часов 40 минут. Самолеты взлетели.

Полет Пе-2 № 14/11 продолжался 35 минут. Сразу после пересечения железной дороги за ним потянулся дымный шлейф, самолет стал снижаться, круто развернулся на 160–180°, словно ложась на обратный курс, и пошел к земле. Случайные очевидцы видели, что на высоте 50–100 м он был охвачен пламенем и пикировал под углом примерно 60° с левым креном. В одном километре от деревни Мамешево самолет ударился о землю. Взрыв бензобаков разметал обломки на площади 150×150 м.

При расследовании сотрудники госбезопасности особое внимание уделили техническому состоянию самолета. На месте катастрофы собрали все фрагменты и обломки, тщательно допросили всех, кто имел отношение к работе с Пе-2 № 14/11. Подсказкой стало сообщение 2 февраля 1942 г. агента госбезопасности «Шахова», который информировал ст. л-та МГБ Баскакова, что на аэродроме завода № 22 в последнее время было несколько случаев разъединения всасывающих патрубков при гонке двигателей. Ремонт этих патрубков производился на готовом моторе в сборочном цехе при установке моторчика привода нагнетателя. Эта работа из-за недобросовестной установки стягивающих хомутов приводила к разъединению патрубков. Были случаи, когда на стягивающие хомуты забывали ставить гайки. Во время наземных испытаний или в полете хомуты слетали, и патрубок, идущий от нагнетателя к заднему карбюратору, соскакивал. В результате этого в цилиндрах двигателя происходило неполное сгорание смеси и ее выброс в выхлопной коллектор с последующим возгоранием. В дальнейшем специалисты подтвердили, что именно такой дефект и стал причиной пожара на борту Пе-2 № 14/11.

После завершения расследования материалы были отправлены в Москву и легли на стол Сталина. Внимательно ознакомившись с документами, он попросил Шахурин прокомментировать столь нервное состояние Петлякова перед гибелью («стукачи» на заводе отслеживали каждый шаг главного конструктора) и неоднократные попытки выезда в Москву. Шахурин ничего не оставалось делать, как выложить перед «хозяйном» тот самый злополучный приказ о снятии Пе-2 с производства на 22-м заводе и развертывании там выпуска «103-й» машины. Сталин до конца прочитал приказ, меняясь в лице, гнев его по полной обрушился на Шахурин, и приказ тут же был отменен. Потом он позвонил на завод в Казань и сказал Туполеву, чтобы тот *«убирался в Омск и не показывался...»*. Злоключения конструктора на этом не кончились — человек, породивший зло, зло и получил — так говорили древние. В октябре 1942 г. зам. министра НКАП Яковлев добился приказа о снятии с производства в Омске самолета Ту-2 и выпуске там истребителей Як-9.

Как видим, целая цепь роковых обстоятельств предопределила гибель В.М. Петлякова на борту его детища. Похоронили авиаконструктора на Арском кладбище Казани. □



**Церемония прощания с В.М. Петляковым.
Казань, январь 1942 г.**

xx