

# 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 начинает 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 руководству двух заводов вместе с подросшими сотрудниками НКВД удалось потушить драку, припугнув забияк 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 частной беседе И.Ф. Незвалю, возглавлявшему производство ТБ-7: *«Фомич! Ты не бзди... клепай втихую свои бомбовозы, если что, обращай 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



Последнее фото В.М. Петлякова.  
Декабрь 1941 г.

*Last photo of V.M. Petlyakov.  
December 1941*

узбеков в качестве рабочей силы. В своих стеганых халатах и тюбетейках в страшную холодную зиму 1941–42 гг. эти люди, толком не знавшие русского языка, производившие математические исчисления на пальцах и впервые увидевшие токарные и фрезерные станки, стали не помощью, а обузой. Многие из них умерли, не выдержав морозов и тяжелейших условий работы. Оставшихся быстро перевели в подсобные рабочие, а летом 1942 г. отправили обратно.

Особенно обострилось положение в конце декабря 1941 г. В коллективе Петлякова стали ходить

слухи, что на заводе № 22 вместо Пе-2 станут выпускать машину Туполева. Эти слухи заставляли Владимира Михайловича очень сильно нервничать и переживать. Он дневал и ночевал в сборочном цеху, требуя от работников правильного выполнения всех операций сборки. Сам лично осматривал собранные самолеты, нередко находя дефекты.

В конце концов тревожные слухи подтвердились, что окончательно выбило Петлякова из нормального состояния. На свои взволнованные письма в Москву и звонки наркому Шахурину он ничего вразумительного в ответ не получил и не услышал.

### Предыстория

В 1937 г. и В.М. Петляков, и А.Н. Туполев были арестованы. Их обвиняли в шпионаже, саботаже и вредительстве — стандартном наборе для тех лет. Следствию довольно быстро удалось выбить из конструкторов необходимые признания, и они подписали все протоколы, оговорив не только себя, но и своих коллег. Однако ситуация в авиапромышленности сложилась настолько драматично, что «наверху» решили не гнать ведущих специалистов отрасли на Колыму, а создать Специальный технический отдел (СТО) под контролем НКВД. Тогда же Петляков предложил создать двухмоторный высотный истребитель с турбокомпрессорами на двигателях и гермокабиной. Руководство посчитало проект интересным и дало добро на разработку. Группа Петлякова получила аббревиатуру «СТО», а сам высотный истребитель шифр «100», в простонаречии «сотка». Группа Туполева получила название «103».

В декабре 1939 г. высотный истребитель «100» впервые поднялся в небо, но летом 1940 г. неожиданно вышел приказ Шахурина, предписывавший переделать самолет в пикирующий бомбардировщик. В том же году производство «пикировщиков» развернули на московских заводах № 22 и № 39. Владимира Михайловича освободили из-под ареста, а самолет получил обозначение Пе-2.

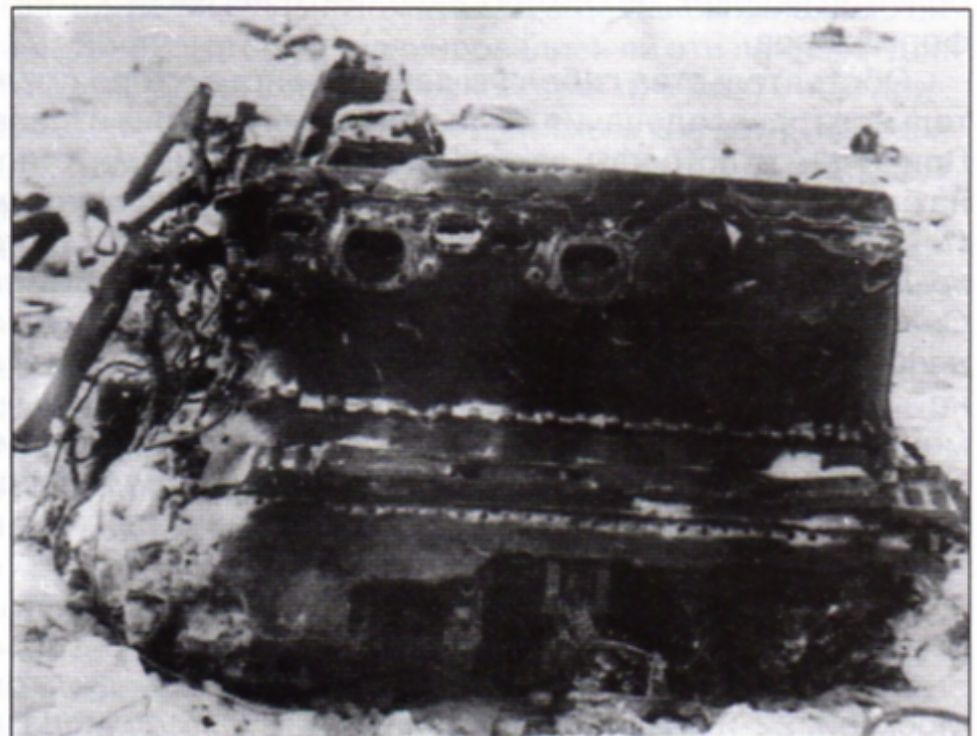
Группа Туполева разрабатывала свою машину под обозначением «ФБ» — фронтовой бомбардировщик, потом переименовав в «ПБ» — пикирующий бомбардировщик. Но сотрудники НКВД, курировавшие проект, прекратили эту перетурбацию, присвоив проекту шифр «103» (в дальнейшем — Ту-2). Первый испытательный полет самолета состоялся в январе 1941 г., когда к серийному производству Пе-2 приступил еще и казанский авиазавод № 124.

### Вредительство или предательство

Попробуем разобраться, что творилось на авиазаводе № 22 в начале 1942 г. 6 января вышел приказ Наркомата авиационной промышленности СССР «О подготовке серийного производства самолета «103» на заводе № 22 в г. Казани». В частности, в нем говорилось: «Государственный Комитет Обороны постановлением от 3 января 1942 года принял к сведению заявление главного конструктора самолета «103» т. Туполева, что самолет «103» с моторами М-82 имеет преимущества перед самолетом «103» с моторами АМ-37, что видно из следующих расчетных характеристик... (Далее идут расчетные данные. — Авт.), и обязал поставить серийное производство самолета «103» с мотором М-82 на заводе № 22 в Казани. ГКО установил, что в настоящее время завод № 22 развивает на полную мощность производство самолетов Пе-2 и по мере внедрения в серийное производство самолета «103», производство самолетов Пе-2 прекратить». Согласно приведенному далее графику, в июне 1942 г. в Казани предстояло построить первые 3 самолета «103» и 200 экземпляров Пе-2, а в декабре — уже 150 самолетов Туполева и ни одной «пешки».

Надо сказать, что к тому времени самолет «103» еще не прошел ни заводских, ни государственных испытаний. Не удалось наладить его серийное производство в Омске, куда были эвакуированы два московских завода №№ 156 и 81, а также ОКБ Туполева. Тогда как Пе-2 прошел все стадии испытаний, еще перед войной был запущен в производство на трех авиазаводах и массово поставлялся в войска. Какие доводы подтолкнули наркома Шахурина подписать указанный выше приказ, нам никогда не узнать, но человек, поставленный на столь высокий пост, должен был ясно представлять, какую ответственность на себя берет. Чтобы наладить выпуск нового самолета, предстояло провести огромный комплекс подготовительных работ, включая изготовление всей производственной оснастки. И это в тяжелейшее время, когда высококлассных специалистов призывали в армию, потребности фронта не позволяли снизить темп выпуска самолетов, каждая «пешка» была буквально на вес золота, а за срыв плана сдачи Пе-2 все заводоуправление могло быстро оказаться в местах не столь отдаленных.

Вскоре после выхода этого приказа на заводе № 22 появился Туполев со своей командой. В 2001 г. вышла монография



Место удара о землю самолета Пе-2 № 14/11 и один из его двигателей  
*Place of Pe-2 No. 14/11 crash and one of its engines*