

Гибель Петлякова

Хроника трагедии

12 января 1942 года, 14 часов 15 минут. В трех километрах от станции Камкино Казанской железной дороги самолет ПЕ-2, заводской N 14-11, ведомый заместителем командира эскадрильи 2-го Дальнеразведывательного авиационного полка старшим лейтенантом Ф.А.Овечкиным, следовавшим в паре с самолетом N 12-11, пилотируемым лейтенантом Остапенко, отклоняясь от маршрута, резко развернул влево на 160-200 градусов и с большим углом снижения пошел на вынужденную посадку. Случайные очевидцы видели, что на высоте 50-100 метров он был охвачен пламенем и пикировал под углом 60 градусов с левым креном. В одном километре от деревни Мамешево машина ударилась о землю. Взрыв бензобаков разметал обломки самолета на площади 150x50 метров. Экипаж и единственный пассажир - главный конструктор этого самолета Владимир Михайлович Петляков погибли.

Причиной катастрофы, как было указано в акте комиссии под председательством командира авиаполка особого назначения полковника Мурзина, явился пожар на борту самолета на малой высоте. Как следует из этого документа, "очаг пожара на самолете 14-11 находился на внутренней поверхности правого крыла и 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 уже находился в неуправляемом состоянии. Обгоревшие трубы указывали на то, что люди горели в воздухе. Пуля от автомата, найденная в брюшной полости летчика, как впоследствии установит экспертиза,

не имела следов нарезки от ствола оружия и могла "покинуть" гильзу в результате разрыва патрона из-за высокой температуры.

Хроника событий, предшествовавших катастрофе, свидетельствует, что она была предопределена.

Июль 1941 года. На заводе N 22, находившемся тогда в Москве и выпускавшем пикирующий бомбардировщик ПЕ-2, ухудшилось качество приемки из-за того, что отдельные группы оборудования - электрические, стрелковое, бомбовое, винтомоторное приходилось принимать с неоконченным полностью монтажом, в процессе работы на рабочих местах. После приемки, в результате дальнейшей работы могло произойти повреждение уже принятых узлов и агрегатов. По этому поводу военный представитель при заводе N 22 военинженер второго ранга Козлов подавал рапорты старшему военпреду военинженеру первого ранга Кутузову. Кроме того, контрольные мастера не были закреплены за производственными группами, и при приемке того или иного агрегата участвовали различные контролеры, что создавало условия для обезлички принятой работы. Закрепление контрольных мастеров было проведено только 11 января 1942 года.

Контрольные мастера сборочного цеха Шевченко и Марков за пропуск грубых дефектов имели взыскания и лишались премии.

Декабрь 1941 года. В коллективе главного конструктора ходили слухи, что самолет ПЕ-2, выпускаемый заводом им.Горбунова, эвакуированным в Казань, будет снят с производства и заменен машиной Туполева. Владимир Михайлович очень болезненно воспринимал эти разговоры и сильно нервничал. Он предполагал внести изменения в конструкцию

своего самолета, связанные в том числе с заменой двигателя. Дальше расчетов дело не пошло, опытный образец не был создан. Петляков посылает шифрованную телеграмму наркому авиационной промышленности Шахурину, в которой ставит вопрос о своем выезде в Москву для личного доклада.

30 декабря 1941 года. На испытательном стенде при проверке бензосистемы самолета N 14-11 на герметичность из-за превышения давления разорвало пять бензобаков, которые были заменены.

31 декабря 1941 года. В 3 часа 15 минут контрольный мастер сборочного цеха Нуруллин представил к приемке самолет N 14-11 военному представителю при цехе N 8, который выявил тринадцать дефектов по группе электрооборудования и аэронавигации. В 8 часов 35 минут двенадцать дефектов были устранены. Окончательно сдавал машину уже контрольный мастер Тутубалин. Впоследствии 21 января 1942 г. 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.

9 января 1942 года. 8 часов вечера. Петляков в своем кабинете совместно со своим заместителем А.М.Изаксоном и начальником опытно-конструкторского отдела обсуждали вопросы модификации самолета ПЕ-2. В ходе разговора главного конструктора вызвали для переговоров по "ВЧ" связи. Петляков, возвратившись, был взволнован и сообщил, что получил указание явиться в Москву в связи с решением вопроса о новом моторе. Своим коллегам он сказал, что не может прибыть к наркому с результатами испытаний, а к его теоретическим выкладкам не смогут отнестись с должным доверием.

10 января 1942 года. По "ВЧ" связи секретарь Шахурина Протасов передал Петлякову распоряжение срочно явиться в Москву. Петляков сказал ответственному дежурному по заводу N 22 Васкевичу, что он должен лететь самолетом. Дежурный заявил, что заводской самолет "Дуглас" направляется по маршруту на Сталинград и полетит в столицу после возвращения. Возбужденный Петляков заявил: "Тогда полечу на боевом самолете!"

Тема предстоящей командировки обсуждалась в тот же день в кабинете главного инженера завода С.М.Лещенко в присутствии Петлякова, Изаксона и Кутузова. Лещенко предлагал лететь на ПЕ-2 N 905, утверждая, что тот сдан. Вечером Петляков обратился к директору завода Карпову с просьбой дать ему для перелета машину N 905 и получил отказ в связи с тем, что машина еще не принята военным представительством. В целом же директор к проблеме вылета Петлякова отнесся достаточно равнодушно. Главный конструктор поинтересовался у Кутузова, нет ли машин, улетающих в Москву. Тот ответил, что есть самолеты, направляемые в Монино, а оттуда на попутном У-2 можно быстро добраться до Москвы. Петляков наотрез отказался ехать поездом, так как поездка заняла бы не менее двух суток. Кутузов сообщил, что первые машины возможно вылетят 11 января.

11 января 1942 года. Предполагаемый вылет в Москву двух самолетов откладывается. По существовавшему тогда положению на выезд в Москву требовалось разрешение НКВД ТАССР, в воскресенье 11 января оно также еще не было получено. По настоянию Изаксона он выяснил, что летчики вполне надежные, имеют налет до 500 часов. Начальник опытно-конструкторского отдела предложил ехать все-таки поездом. Петляков снова ответил отказом.

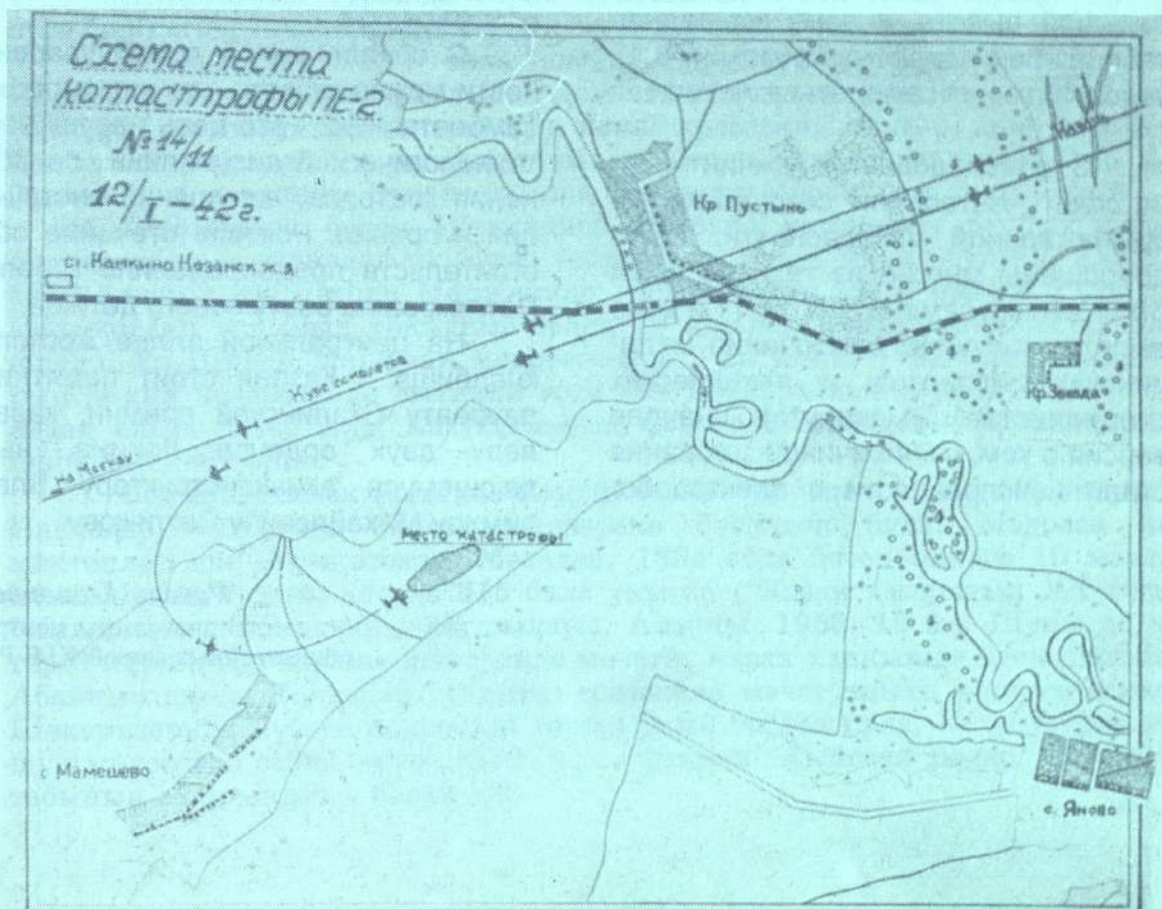
Ночь с 11 на 12 января 1942 года. На самолете N 14-11 устанавливаются усиленные лыжи. Сборщики забывают зашплинтовать болты крепления. Их зашплинтуют при приемке на летно-испытательной станции (ЛИС).

12 января 1942 года. Утром этого дня контролер летно-испытательной станции Есаков по просьбе бортмеханика Павлова осматривал и готовил к полету машину N 14-11. Эту работу он имел право производить только с санкции начальника бюро технического контроля ЛИС. Подумав, что самолет перегоняется на гражданский аэродром в Казани, как его информировал Павлов, Есаков практически ее не осматривал. Верхняя часть мотора не проверялась, он не запускался и не опробывался в работе. После осмотра самолет стали загружать, что было также нарушением правил, так как во время загрузки возможны повреждения отдельных узлов и агрегатов.

9 часов утра. Старший синоптик ЛИС Усманов получил сводку о пого-

де по маршруту Казань-Москва. В районе Казани и Москвы она была летной, однако в районе Арзамаса наблюдалась низкая, до 200 метров, облачность. По правилам разрешение на вылет командир экипажа получал при наличии информационного бланка с прогнозом, с визой начальника ЛИС. В этот день к синоптику за информационным бланком никто из экипажа машины N 14-11 не обращался.

11 часов утра. На аэродроме появляются экипажи, назначенные к вылету. Старший воентехник 2-го Дальнеразведывательного авиационного полка Н.М.Орехов сразу приступил к осмотру самолета N 12-11, закончив его в 13 часов. Для осмотра самолета N 14-11 времени уже не осталось, так как Овечкин дал команду к вылету. Орехов побежал за формулярами на самолеты, когда он вернулся, машины были готовы к взлету.



13 часов 20 минут. У самолетов N 12-11 и N 14-11 находятся их экипажи, Петляков, его заместитель Изаксон, который должен лететь на машине N 12-11, начальник аэродромной группы военного представительства А.Х.Кабакчиев, полковник Шестаков. Петляков справился у экипажей о погоде. Они ответили, что в районе Арзамаса из-за низкой облачности придется идти на бреющем полете, ориентируясь по линии железной дороги. Летчики пожаловались, что их долго задерживают и просили ускорить вылет.

На предложение Кабакчиева Петлякову лететь на следующий день заводскими перегоночными группами в качестве третьего члена экипажа он отказался. В ироничной форме он отказался и от парашюта, заявив, что на его машине он ему не нужен. Таким образом, Петляков летел вместо воентехника Орехова в задней кабине без летного костюма и парашюта, которыми он вряд ли смог бы воспользоваться: пожар случился на небольшой высоте, к тому же задняя кабина была завалена (грузами). В 13 часов 40 минут самолеты взлетели.

В расследовании причин катастрофы участвовали сотрудники государственной безопасности. Были допрошены многие из тех, кто имел отношение к самолету N 14-11 и к его вылету, получены заключения медицинских экспертов и технических специалистов. Выдвинутая вначале версия о том, что причиной загорания стали неисправности в электрообо-

рудовании не получила, как уже отмечалось, подтверждения.

2 февраля 1942 года. Агент госбезопасности "Шахов" в своем сообщении информировал старшего лейтенанта ГБ Баскакова о том, что на аэродроме 2 завода N 22 в последние дни было несколько случаев разъединения всасывающих патрубков при гонке. 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 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 загоранием. Это предположение в дальнейшем подтвердилось мнением специалистов.

С определенной долей уверенности можно сказать, что катастрофа самолета ПЕ-2 - это цепь нарушений технологической дисциплины, ослабления контроля, нарушений инструкций и правил. Роковое стечение обстоятельств предопределило гибель Петлякова на борту своего детища.

На центральной аллее Арского кладбища в Казани стоит памятник лауреату Сталинской премии, кавалеру двух орденов Ленина, выдающемуся авиаконструктору Владимиру Михайловичу Петлякову.

Ровель Кашапов,

начальник центра
общественных связей КГБ РТ