

Источник: Вехи Таганрога
Дата выпуска: 2003
Номер выпуска: 16
Заглавие: Так уж сложилось...
Автор: Л. Найговзин

Если бы у меня был другой отец или была другая мать, то все равно я был бы племянником В. Петлякова. Так уж сложилось, что брат и сестра одной семьи сочетались браком с братом и сестрой другой семьи... Из-за малолетства моего, воспоминаний сохранились не могло, тем более, что бывал он в городе редко. Но, весьма часто общаясь с его родственниками в Таганроге и Москве, знакомясь с различными материалами, устными и письменными воспоминаниями, я довольно хорошо представляю себе Владимира Михайловича.

Из детских воспоминаний могу привести три четко отложившиеся в моей памяти эпизода:

Владимир Михайлович катает нас - детвору, на своей машине, по городу. На приступке машины сидит маленькая, все время лающая, собачка. Машину «для выяснения» остановил милиционер...

Мы подходим к дому (К. Либкнехта, 109). Он вспоминает свое детство здесь, и, как-то вмиг, сооружает ходули и шагает на них по двору...

Помню также, как меня, чем-то обиженного и плачущего, в плетеной корзине, мой отец и Владимир Михайлович несут по городу от одной его сестры к другой...

Это я помню отчетливо. Остальное я уже узнал позже. Петляков Владимир Михайлович родился 27 июня 1891 года в семье торгового служащего. Отец - мещанин из Воронежской губернии, мать - мещанка из Таганрога. Отец у колыбели сына говорил: «В семье у нас не было образованных. Мечтаю, чтобы он был врачом. Профессия достойная». Не мог отец и мечтать о сыне авиаконструкторе. Просто не было тогда такой профессии.

Семья переезжает в Москву. В 1896 году отец умер, и мать с пятью детьми возвращается в Таганрог к своим родителям. Мать наставляет детей: «Стойте всегда друг за друга - один за всех, все за одного». Началась жизнь, полная лишений.

Владимир рос тихим, задумчивым, рассудительным. Ему была присуща неистощимая фантазия... Семья жила на Митрофаниевской улице (К. Либкнехта, 109), а на пересечении ее с Ярмарочным переулком (пер. Гоголевский) находилось приходское училище (станция юных техников). Володе очень хотелось учиться. И его желание сбылось. Годы учебы - 1899-1902.

«Похвальный лист

Согласно устава учебных заведений, высочайше утвержденного 8 декабря 1828 года, дан сей похвальный лист ученику 2-го городского мужского приходского училища 1-го отделения Петлякову Владимиру за отлично-хорошие успехи, благонравия на торжественном акте, бывшем мая 29 дня 1900 года».

За успехи на 2-ом отделении получил книгу басен И. Крылова. На вопрос матери о дальнейших намерениях сына был дан четкий ответ: « Буду учиться». Владимир был определен в городское восьмилетнее техническое училище. Годы учебы - 1902-1910.2 (15) июня 1910 года Петлякову был вручен аттестат об окончании училища. Присвоено звание «Техника по механическому делу в применении к горнозаводской промышленности».

Жизнь с детства была наполнена неустанным трудом. В 14 лет подросток принес в семью первый заработок. Каждые каникулы он работал в железнодорожных мастерских - токарем, слесарем, литейщиком, механиком... Ценой больших усилий и жесткой экономии, скопив 25 рублей, Петляков уехал в Москву.

В первый день пребывания в Москве посетил Политехнический музей. После осмотра отдела «Воздухоплавание» утвердился в правильности выбора учебного заведения -

механический факультет Императорского технического училища. В это время он знакомится со студентом Андреем Туполевым и впервые побывал на полетах Уточкина. Этот год ознаменовался многими событиями: начались публичные полеты в Одессе, организовалось общество воздухоплавания, состоялась первая воздухоплавательная выставка, появилась первая авиационная школа, состоялся первый в России перелет с пассажирами, создана первая полетная карта, и... первая жертва авиации - гибель летчика Л. Мациевича. Для Володи Петлякова авиационное летоисчисление началось с 1911 года, когда он с успехом выдержал конкурсные экзамены.

В связи с крайне тяжелым материальным положением в семье, Петляков вынужден подать прошение о предоставлении ему академического отпуска. Из автобиографии Петлякова:

«Время учебы я сочетал с работой. С января 1912 года по март 1913 года работал лаборантом Макеевской рудничной спасательной станции. С мая 1913 г. по сентябрь 1915 г. - техник архитектурного бюро инженера Великовского в Москве. С октября 1915 г. по август 1917 г. работал на изготовлении корпусов трехдюймовых снарядов, сначала токарем на Брянском заводе в Бежице Орловской Губернии, изучая это производство, а затем - инструктором в Орловском Губернском комитете Земского союза. С октября 1917 по август 1918 г. - техник аэродинамической лаборатории МВТУ. С осени 1918 г. - токарь на Таганрогском металлургическом заводе. С декабря 1918 г. начал работать помощником паровозного машиниста депо Таганрога Екатеринославской железной дороги. Занимал следующие должности: машиниста, дежурного по депо, старшего помощника начальника участка тяги. Последние полгода исполнял должность начальника участка тяги. По декрету СНК в июне 1921 г. был откомандирован в Москву для продолжения учебы».

«Ректору Московского высшего технического училища: прошу о допущении меня к продолжению занятий в училище ввиду откомандирования меня для окончания училища с Донецкой железной дороги. В. Петляков, 7 июня 1921 г.».

Через несколько месяцев Петляков был зачислен в штат ЦАГИ. Принимает активное участие в постройке большой аэродинамической трубы. Преддипломная практика проходила под руководством А. Туполева, что и определило судьбу Петлякова - он остается работать в ЦАГИ. Дипломный проект - «Легкий одноместный спортивный моноплан». Специальность - «инженер-механик по самолетостроению». Петляков становится одним из самых деятельных сотрудников института. Начальный экзамен - постройка первенца, которому дали имя АНТ-1. В некоторой степени машина стала воплощением Петляковского диплома, где были впервые установлены детали из дюралюминия.

Петляков стал выделяться как один из талантливых, разносторонних конструкторов. Он конструировал торпедные катера, глиссеры, самолеты, аэросани. Петляков проектировал, организовывал производство, принимал участие в испытаниях.

Для постройки цельнометаллических самолетов необходимо было проверить расчеты и освоить технологию изготовления металлических узлов. Петляков, имевший производственный опыт и «умевший все», занимается оборудованием мастерских, где были построены металлические аэросани и глиссеры - этим была решена задача создания металлического водонепроницаемого шва, что позволило начать проектирование летающей лодки.

Петляков участвует в аэросанных пробегах 1924, 1926, 1929 годов. Пробег 1924 г. проводился по маршруту Москва-Ярославль-Вятка-Пермь-Ижевск-Казань-Новгород-Москва. Это 3700 км. На участке Вятка-Пермь (аэросани АНТ-1) водитель - Петляков. На груди его красовался значок - «Участнику аэросанного 9 пробега 1924 г. водителю Петлякову В.М.». Из двух экипажей закончили пробег только четверо» Глиссер АНТ-2 развивал скорость 75 км/час. Рядом с водителем Петляковым А. Туполев, засомневавшийся в возможности пройти по мелководью Яузы от Устинского моста до МВТУ.

- «Пройдем», - упрямо отвечал Петляков, прибавляя скорость.

- «И глиссер хорош и водитель отменный», - резюмировал Туполев.

Петляков выступал на публичном диспуте в Мосавтоклубе - «Оценка конструкции аэросаней по данным пробега Москва - Н. Новгород».

Петляков принимает участие в постройке дирижабля мягкой системы «Химик-Резинщик», который в 1928 г. совершил перелет из Ленинграда в Москву. «Всего добиться своими силами, до всего дойти своим умом» - таков девиз Петлякова. Это подтверждается такими словами жены А.Туполева: «Владимира Михайловича я иначе не представляю, как лежащим под машиной с инструментами». Участвуя в строительстве самолета АНТ-1, Петляков попал именно в свою стихию -помимо инженерных знаний здесь требовалось умение работать руками. Он становится помощником руководителя ЦАГИ.

Строительство первенца цельнометаллических самолетов - АНТ-2 шло с большим трудом. Работали часов не наблюдая. Из воспоминаний Героя Социалистического Труда И. Назваль:

«...воспринимал я Владимира Михайловича в период постройки АНТ-2, да и позднее, как человека, у которого мне надо учиться и учиться. Благородная натура - вот, наверное, самое точное определение его личности. Петляков - сама скромность, сама естественность... Он органически не любил выделяться. Говорил обычно коротко, пользовался точными инженерными формулировками. Чаще всего работал молча... Не было случая, чтобы он вспылал, на кого-нибудь накричал... Самым сильным его ругательством было: «Черт знает что такое».

Самолет АНТ-3 - первый самолет, строившийся в соответствии с тактико-техническими требованиями ВВС. Петляков проектирует крылья АНТ-3 (РЗ - «Раз-ведчик»). В 1926 г. АНТ-3 «Пролетарий» совершает круговой перелет Москва-Берлин-Париж-Вена-Прага-Варшава-Москва - 7000 км. В 1927 г. - перелет Москва-Токио. Перелеты показали, что в СССР успешно идет развитие авиационной науки и техники.

АНТ-4 (ТБ-1) «Страна Советов» - заказчик -«Особое техническое бюро по военным изобретениям». Срок постройки - 9 месяцев! Петлякову задача - прочность, прочность и еще раз прочность. За сборку и увязку агрегатов персонально отвечал Петляков. Созданный им метод расчета получил название «метод Петлякова». Петляков впервые применил свой метод инерционной клепки. Вспоминает авиаконструктор А. Яковлев: «Машина по своей компоновке явилась откровением для мировой авиации... По существу ТБ-1 был первым настоящим бомбардировщиком».

Техническое руководство перелетом АНТ-4 «Страна Советов» по маршруту Москва-Нью-Йорк осуществлял В. Петляков. Это был триумф - 21 000 км.

Бригада Петлякова стала бригадой тяжелых бомбардировщиков. Туполев поручает ему наиболее ответственные участки, в том числе серийное внедрение новых машин. Туполев видел в Петлякове единомышленника, высоко ценил его практический опыт, умение разбираться в сложных технических вопросах, умение находить общий язык с самыми разными людьми. Делал его полпредом на опытных и серийных заводах.

Серийный самолет № 601 проходил морские испытания в Таганроге, т. к. в перелете «Москва-Нью-Йорк» самолет более трети пути должен был идти над водой. В нескольких полетах участвовал Петляков. Туполев и Петляков жили в доме его сестры, там, где прошло его детство.

АНТ-4 - самолет-лаборатория, на котором производились различные испытания.Одна из главных его заслуг - спасение челюскинцев. Петляков и экипаж были в Америке больше месяца.

АНТ-6 (ТБ-3). Размах крыла - 40 м! Петляков понимал мощь и значение туполевских замыслов, полностью разделял их. Туполев в Петлякове видел человека, способного не только понять, но и осуществить эти замыслы. Союз двух конструкторов приводил к поразительным результатам. За АНТ-6 отвечала бригада Петлякова. Коллектив успешно работал над

небывалым самолетом, значительно обгоняя свое время. Испытывал машину М. Громов.

АНТ-6 совершил групповые полеты в пять столиц Европы. На этом самолете 22.03.1937 г. вылетела арктическая экспедиция, доставив на Северный полюс четверку папанинцев. Флагман № Н-270 с надписью «Авиаарктика».

АНТ-16 (ТБ-4) - на нем было отработано много новых программ, которые нашли свое воплощение в еще большем самолете - АНТ-20 «Максим Горький». Никто из конструкторов не решался летать при испытаниях на своих самолетах. На одном из испытательных полетах выяснилось - вибрация хвостового оперения. Спор решил Петляков - сел в кормовую кабину и проверил машину в полете. Затем перегнал ее на завод. Из воспоминаний испытателя Стефановского:

«Скромный и немногословный, обаятельный, квалифицированный, решительный».

В связи с 40-летием литературной и общественной деятельности А.М. Горького решено было построить самолет-гигант его имени для агитэскадрильи. Самолет был спроектирован и построен в фантастические сроки - менее чем за год. Чувствовалось могучее дыхание эпохи, делающей реальностью то, что вчера казалось несбыточной мечтой. Впервые такие крылья создавал Петляков - вес крыльев без моторов и моторного оборудования составлял 61% от полного веса машины, размах - 63 метра. Туполев призывал: «Все внимание АНТ-25!».

Петляков в вечерние часы обходил конструкторов, смотрел чертежи, критиковал, давал советы. Иногда сам брал карандаш, циркуль и набрасывал какой-либо узел. Зачастую, приезжая на аэродром, просил у водителя комбинезон и «шведик» (шведский ключ)... Уезжал пахнущим бензином, маслом, перепачканным. Это была его стихия...

АНТ-25 РД - рекорд дальности. Он должен был принести СССР славу первой авиационной державы. Петляков строил опять небывалое крыло - 34 метра, что в 2,5 раза превышало всю длину самолета. Месторасположение бензобаков - крыло-цистерна. Петляков писал: «Прекрасные летные данные были обеспечены самой схемой машины: моноплан, большое удлинение крыла и убирающиеся в полете шасси».

За 6 лет Петляковым и его товарищами было создано 13 самолетов! И каких!

В конструкторском бюро Туполева В. Петляков последовательно занимает должности: начальник секции тяжелых самолетов, начальник бригады крыла, заместитель Туполева по сектору опытного строительства, заместитель главного конструктора ЦАГИ, начальник конструкторского отдела и первый заместитель директора завода опытных конструкций, главный конструктор завода опытных конструкций. Растет мера ответственности, растут заботы. Основная из них - постройка 4-моторного самолета АНТ-42 (ТБ-7). Самолет должен был летать на высоте недостижимой зенитчиками, и чтобы не догоняли истребители. Нужна была высота 10-11 км, при этом не теряя скорости. Решение было найдено в воздуходувке, вращающейся от пятого мотора. Это был скачок из тихоходной авиации в скоростную. Машина имела сильное пулеметно-пушечное вооружение, несла большую бомбовую нагрузку.

«Устойчив по всем осям!» — доложил испытатель М. Громов. Машина стала гвоздем на авиационной выставке в Париже. Машину представляли Туполев, Петляков, экипаж Чкалова. Перед отлетом в США Петляков опубликовал статью «Шесть требований к авиационной конструкции».

Петляков проектирует высотный скоростной 2-местный истребитель-перехватчик с индексом «100», с новым для себя типом самолета. Впервые на него легла вся мера ответственности. Он взял на себя смелость сделать самолет с рядом принципиальных новшеств. Прав на ошибку молодое КБ не имело. «Сотка» имела герметическую кабину: механизмы, полностью управляемые электрическим приводом; отличный обзор, продуманные средства спасения экипажа.

Первомайский парад 1940 г. открывали «Сотки».

Неожиданная весть ошеломила Петлякова и его товарищей. «Нам поручили сделать пикирующий бомбардировщик», - сказал он. Его душевное равновесие передалось коллективу. На изготовление чертежей отводилось полтора месяца (I). Машина имела много новшеств. Петлякову в помощь было передано более 100 сильных конструкторов из других КБ. За работой наблюдал нарком Шахурин, докладывающий о ходе работ непосредственно И. Сталину. Полуторамесячная гонка стала для петляковцев выполнением высоких гражданских обязательств перед Родиной, проявлением истинного патриотизма. Чертежи сданы в срок. Тут же на двух заводах началось серийное производство, минуя стадию испытаний и доводки. Вопросы доводки машины решались на рабочих местах. Это было особенностью создания серийных самолетов ПЕ-2 (Петляков-2),

Первый испытательный полет прошел хорошо. И следом - звонок И. Сталина: .

- Как прошел полет?

- Вполне успешно, товарищ Сталин.

- Что думаете делать с серийным внедрением? Учтите, - нам этот самолет нужен в большом количестве и по возможности быстрее.

Полеты ПЕ-2 («пешки») давали хорошие результаты. Для премирования был выделен миллион рублей. Петляков от денег отказался - и это человек, выросший в крайней бедности. Из создателей ПЕ-2 мало кто догадывался, что скоро этой машине предстоит сыграть одну из решающих ролей в военных действиях.

Июнь 1941 г. Война.

Конструкторское бюро Петлякова перебирается на завод. Серийное производство разворачивалось. Летали на только что выпущенных из завода ПЕ-2. Специалисты с фронта сообщали обнадеживающие сведения - отличная скорость и маневренность. По замечаниям принимались немедленные меры. На заводе был оборудован опытный цех, где Петляков занялся модификацией ПЕ-2 (ПЕ-2М, ПЕ-2 ВБ). Продолжали строить и предыдущий самолет Петлякова - ТБ-7. Ускоренными темпами формировалось соединение дальней авиации. В одну из августовских ночей 11 тяжелых самолетов взяли курс на Берлин. Первой уходит в небо машина Водопьянова - 2700 км над вражеской территорией на высоте 6000 м с 8 тоннами бомб. Берлин в огне разрывов.

Петляков с заводом, выпускавшим 6 машин в день, 19 октября 1941 г. эвакуируется в Казань. В октябре взлетает первый ПЕ-2М. На одной территории образовалось 2 завода: один выпускал ПЕ-2, другой - ТБ-7.

Петляков и его заместитель Изаксон были вызваны в наркомат в Москву. «Не беспокойтесь, лечу не на долго - дня на три», - сказал Петляков, обняв всех близких. Полет предстояло выполнить на двух только что собранных ПЕ-2. Петляков выбрал машину...

Пламя объяло машину в районе Арзамаса. Машина круто пошла вниз. С трудом отыскивали обломки самолета. Так, 12 января 1942 года погиб В.М. Петляков. Существовало много версий причины гибели, но ни одну из них нельзя было принять безоговорочно.

Похороны состоялись 25 января в Казани. Закрытый гроб с останками конструктора был установлен в помещении завода, скорбно застыл почетный караул... Был митинг, духовой оркестр. Гроб несли на руках... Вдруг вскрикнул, прибывший из Сибири, А. Туполев: «Володька, что ты наделал?!». Многие запомнили похороны - мороз, скрип обуви и этот судорожный крик... Прозвучал залп, в небе пролетели ПЕ-2, прощаясь со своим создателем.

В некрологе говорилось: «Почти 25 лет своей жизни тов. Петляков отдал делу создания советских самолетов. Среди работников нашей авиации имя тов. Петлякова широко известно как автора и конструктора ряда мощных советских самолетов, завоевавших Советскому Союзу славу могучей авиационной державы».

Люди уходят - их дела остаются... ПЕ-2 - один из основных самолетов Великой Отечественной войны. Было выпущено 11 427 самолетов - это самая большая серия боевых машин. Знаменитая «пешка» - прославленное оружие Победы. ПЕ-2 наносили

сокрушительные удары по технике, складам и живой силе противника. Их стремительные полеты наводили ужас на фашистов. Усилительные установки немцев истерично кричали: «Внимание! Внимание! В небе «петляковы»!».

Родной брат истребителя «сотки» получил наименование ПЕ-3 - двухместный истребитель-перехватчик, бомбардировщик, фоторазведчик (нес установки реактивных снарядов). Петлякову докладывали об успехах этих машин.

Полк дважды Героя Советского Союза генерал-майора И.С. Полбина совершил 5300 боевых вылетов. Среди полбинцев 11 Героев Советского Союза, несколько генералов, заслуженные пилоты, испытатели. Полбин И.С. разработал и осуществил новые виды тактического применения ПЕ-2. И это только один полк ПЕ-2.

Много подвигов совершили на ПЕ-2 снайперы бомбометания. Пример таких героев - экипаж Героя Советского Союза таганрожца Николая Даниловича Колесникова. Колесников Н.Д. - работал токарем в Таганрогском трамвайном управлении. Занимался в аэроклубе. Разработал свой метод подготовки летчиков-пикировщиков с бомбометанием в цель 10x10 метров с высоты 3000 метров. В показательном бою три Яка ничего не смогли сделать с одним ПЕ-21

Н.Д. Колесников вспоминал:

«Из всех советских самолетов мне, что называется, по душе ПЕ-2. Чудо-машина, не простой бомбардировщик, а скоростной, устойчивый, легко управляемый... Он был предназначен для «тонкой» работы и прекрасно с нею справлялся».

На пикирующих бомбардировщиках ПЕ-2 летали и женщины. Более 1000 боевых вылетов совершил 125-й гвардейский полк имени Героя Советского Союза Марины Расковой, которая командовала полком до своей гибели в 1943 г.

Боевой авторитет ПЕ-2 был исключительно высок. Армада ПЕ-2, господствующая в воздухе, шла атаковать Берлин.

Другая машина В. Петлякова - ПЕ-8 (ТБ-7). У этого самолета, бомбившего в первые дни войны Берлин, своя биография. В начале 1942 г. был получен приказ - подготовить самолет к перелету за океан. Самолет стартовал с подмосковного аэродрома. Пассажирами самолета была дипломатическая миссия во главе с наркомом иностранных дел, которые летели на переговоры, связанные с открытием второго фронта.

С этого самолета впервые были сброшены 5-тонные бомбы.

Летчик-испытатель П. Стефановский: «Я хорошо знал этого скромного, обаятельного человека. Летая на его машинах, я по собственному опыту могу судить, насколько совершенны были его творения... Тяжелый пятимоторный ПЕ-8 совершил на нем 94 испытательных полета. Он превосходит по своим летно-техническим данным не только самолеты аналогичного класса, но и оставляет позади их более скоростных собратьев... ПЕ-8 на высотах свыше 10 км был недостижим ни для одного вражеского истребителя. Потолок 12 000 км был неуязвим для зенитной артиллерии. На практическом потолке он был хорошо управляем, устойчив, мог выполнять глубокие виражи».

При жизни Петлякова и после его гибели проводились испытания модификаций ПЕ-2 - ПЕ-2М, ПЕ-2ВБ, ПЕ-2Б, ПЕ-2И, ПЕ-2ВИ, ПЕ-2П1, ПЕ-2ФТ. Главным конструктором реактивных установок на ПЕ-2 был С. Королев. Это ПЕ-2 с РУ-1. Первый полет 1 октября 1943 г. осуществил С. Королев в экипаже в качестве инженера-испытателя.