

## *Отец оружия Победы*

Марина Лебедева

**В июне 2011 года исполняется 120 лет со дня рождения Владимира Петлякова - знаменитого авиаконструктора, создателя нескольких знаменитых самолетов, в том числе и прославленного в годы Великой Отечественной войны пикирующего бомбардировщика Пе-2.**

Его судьба неразрывно связана с нашим городом — здесь он жил в доме №109 на улице Карла Либкнехта, учился в церковно-приходской школе на углу улицы Карла Либкнехта и переулка Гоголевского.

Владимир Петляков родился в селе Самбек 15 (27) июня 1891 года. Семья жила в Таганроге, а затем переехала в Москву. После смерти мужа Михаила Ивановича мать будущего конструктора Мария Евсеевна осталась с пятью детьми. Она вернулась в Таганрог и зарабатывала поденным трудом. Ее сын Володя с детства любил мастерить. В 1902 году он окончил трехклассное приходское училище и поступил в Таганрогское среднее техническое училище. Здесь мальчик показал умение работать руками: сам сделал переплетный станок и чертежную доску, а еще подростку пришлось идти подрабатывать - в железнодорожных мастерских и кочегаром.

Одноклассниками Владимира Михайловича по училищу были в те годы известный писатель-публицист Валентин Овечкин, инженеры Сигизмунд Клово и Ахиллес Дикаристо, многие десятилетия работавший в Таганрогском порту, и другие, чьи имена прочно вошли в историю Таганрога.

После окончания в Таганроге восьмиклассного технического училища в 1911 году, скопив денег, Владимир Петляков поехал в Москву поступать в Императорское Московское техническое училище. Он поступил на механический факультет, но из-за того, что не было средств, чтобы снять угол и купить еды, прервал учебу. Осенью 1918 года Владимир пошел трудиться на Таганрогский металлургический завод токарем. Служил на разных должностях в депо станции Таганрог.

Продолжить свое обучение будущий конструктор смог только в 1921 году, по декрету Совета народных комиссаров. Преддипломную практику Петляков прошел под руководством А.Н. Туполева, что и определило дальнейшую судьбу Владимира Михайловича.

В 1922 году Петляков подготовил дипломный проект «Легкий одноместный спортивный моноплан». Туполев одобрил разработку машины с деталями из дюралюминия, тем более что он сам был сторонником самолетов из металла. Владимир Михайлович в это время уже работал в штате ЦАГИ. Инженер-механик по самолетостроению - такова была его специальность. Постепенно дошел до ведущего конструктора. Он проектировал и испытывал катера, глиссеры, аэросани, дирижабли, самолеты. В составе конструкторской группы А.Н. Туполева

Владимир Петляков принимал участие в разработках глиссеров и аэросаней, а впоследствии и самолетов КБ Туполева. С 1925 по 1936 годы Петляков возглавлял в КБ группу крыла, занимавшуюся проектированием для самолетов Туполева.

Петляков принимал участие в разработке и изготовлении ЛНТ-1. Так он стал близким помощником Туполева. При создании цельнометаллического АНТ-2 Петляков разрабатывал конструкцию легкого и прочного крыла. Впервые АНТ-2 поднялся в воздух 26 мая 1924 года. Владимир Михайлович также занимал ведущее место в проектировании и организации производства самолетов АНТ-3; АНТ-4, получившего название «Страна Советов» (в ходе его разработки Петляков предложил метод расчета многолонжеронного крыла, который назвали

«методом Петлякова»); АНТ-6; АНТ-16 («Максим Горький»); АНТ-25 (или РД - «рекорд дальности», у него было необычное для того времени крыло с размахом 34 метра); ТБ-7 (АНТ-42).

В работе «Метод расчета металлических крыльев самолета» Владимир Петляков писал, что его суть в оценке совместной работы лонжеронов, нервюр и обшивки. На производстве он предложил при изготовлении трубчатых конструкций использовать способ инерционной клепки; специальный инерционный молоток изобрел он же. Через несколько лет этот метод использовали на заводе «Юнкере» в Германии.

С 1929 года Владимир Михайлович занимался организацией серийного производства самолетов серии ТБ. Летом 1936 года Петлякова назначили начальником конструкторского отдела и первым заместителем, затем главным конструктором завода опытных конструкций ЦАГИ. Важнейшей задачей стала постройка четырехмоторного бомбардировщика АНТ-42, который должен был сменить ТБ-3.

Проектирование самолета ТБ-7 начали летом 1934 года, опытный образец появился через два года. В конце 1936 года самолет впервые поднялся в воздух и был высоко оценен летчиком-испытателем Михаилом Грозовым.

В 1937 году Петляков был арестован за организацию «Русско-фашистской партии», но, как и многие другие арестованные авиационные специалисты, находился в заключении в специальном закрытом КБ в Москве (ЦКБ-29). В это время ему было дано задание спроектировать высотный истребитель. Это задание авиаконструктор выполнил, но опыт советско-финской войны показал, что в подобных истребителях необходимости нет. В условиях заключения петляковская бригада работала над проектом истребителя-перехватчика с индексом 100. В Кремле считали, что тюремные условия не позволят конструкторам «отвлекаться», и они выдадут в кратчайшие сроки нужные машины. Тогда Петляков быстро справился с заданием, в срок более чем краткий - всего полтора месяца. Лаврентий Берия, курировавший в то время закрытые КБ, обещал, что за успешное выполнение заданий авиаконструкторы будут освобождены. «Сотки» открывали парад 1 мая 1940 года, где истребитель продемонстрировал фигуры высшего пилотажа.

Новое задание КБ состояло в разработке пикирующего бомбардировщика на базе истребителя «100». Срок на разработку дали всего 45 дней. Созданный макет так понравился, что сразу начали серийное производство - первый серийный самолет стал опытным. Летом 1940 года Владимира Михайловича освободили, а в начале 1941 года присвоили Государственную Сталинскую премию первой степени.

После начала Великой Отечественной войны КБ Петлякова, еще в феврале обосновавшееся на серийном заводе, усиленно занималось налаживанием производства пикирующих бомбардировщиков. Пе-2М с поднятым крылом позволял подвешивать пятьсот- и тысячекилограммовые бомбы. Был подготовлен проект высотного варианта Пе-2ВБ. Советские бомбардировочные полки, вооруженные самолетами Пе-2, успешно выполняли боевые задачи. Они стали одним из символов победы над врагом. Так, летом 1945-го в газете «Правда» опубликовали фотографию пикирующего бомбардировщика Пе-2 с надписью «Оружие Победы».

Производство самолетов Пе-2 было налажено на Казанском авиационном заводе. С началом Великой Отечественной войны многие рабочие и инженеры были призваны на фронт, и качество производства крылатых машин снизилось, потому что на места квалифицированных рабочих вставляли подростки и женщины, были даже присланы 100 рабочих-узбеков, которых не призвали в армию из-за незнания русского языка. В связи с этим Петляков неоднократно обращался к высшему руководству СССР, в том числе и лично к Сталину, с просьбой вернуть с фронта всех специалистов и рабочих.

12 января 1942 года Владимир Петляков прибыл в Москву по служебным делам. На аэродроме у него состоялся разговор с С.И. Шестаковым, который, как бы предчувствуя трагедию, не рекомендовал Владимиру Михайловичу лететь на попутном штурмовике. Однако конструктор не прислушался к совету. Самолет упал около города Арзамаса, Владимир Ми-

хайлович погиб. Наш известный земляк был похоронен на Арском кладбище в Казани. Проститься с Владимиром Петляковым приехал из далекого сибирского города его наставник и друг Андрей Туполев. В некрологе было написано, что Владимир Михайлович известен как автор и конструктор «ряда мощных советских самолетов, завоевавших Советскому Союзу славу могучей авиационной державы».

Таганрогскому авиационному колледжу было присвоено имя выдающегося советского авиационного конструктора В.М. Петлякова в связи с 75-летием со дня его рождения.

А к 40-летию Победы над фашистами и в ознаменование трудовых подвигов Владимира Петлякова 8 мая 1985 года перед входом в колледж был установлен бронзовый бюст знаменитого земляка (на фото). Также в Таганроге одна из улиц носит его имя.

В наши дни с редакцией «ВТ» сотрудничает племянник Владимира Михайловича - Лев Найговзин. Его мама, Клавдия Кирилловна - двоюродная сестра авиаконструктора. Насколько известно, в Таганроге проживают и другие родственники Петлякова. Просим их откликнуться - возможно, они смогут поделиться если не личными воспоминаниями, то данными о годах жизни Владимира Михайловича, которые он провел в Таганроге.