

SADOVNIKOV S.I., KATKOV S.M.

BATTLE OF MOSCOW: FATE OF THE PE-2 CREW (1941)

С.И. САДОВНИКОВ, С.М. КАТКОВ

СУДЬБА ЭКИПАЖА ПЕ–2, СБИТОГО ПОД МОСКВОЙ В 1941 г.

Annotation / Аннотация

The author shows the significance of archival researches in the work of voluntary searching associations that discover and identify remains of the soviet servicemen who were killed in actions during the Great Patriotic War 1941–1945. Reconstructed Frontal fate of the crew of the Soviet bomber PE-2, not returning from a mission in December 1941 during the Battle of Moscow.

Раскрывается значение и место архивных исследований в работе добровольных поисковых объединений по обнаружению и опознанию останков советских военнослужащих, павших в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Реконструирована фронтовая судьба экипажа советского бомбардировщика Пе-2, не вернувшегося с боевого задания в декабре 1941 года в период Московской битвы.

Keywords / Ключевые слова

Battle of Moscow, Jigaev A.Ya., Kulak G.D., Rubinstein Ya. Sh., Air Force of Red army, searching associations, anthropological expertise, archival documents, Memory books, immortalizing. Московская битва, Жигаев А.Я., Кулак Г.Д. и Рубинштейн Я.Ш., Военно-воздушные силы Красной армии, поисковые объединения, антропологическая экспертиза, архивные документы, Книги Памяти, увековечение, воинские захоронения.

САДОВНИКОВ Сергей Иванович – старший научный сотрудник  
Научно-исследовательского института развития профессионального образования,  
кандидат исторических наук, г. Москва; 8-916-807-20-60; sadovnikovs@yandex.ru

КАТКОВ Сергей Михайлович – научный сотрудник Геологического института РАН (ГИН  
РАН), кандидат геолого-минералогических наук, г. Москва; 8-926-340-73-05;  
sergkat@yandex.ru

Отмечая славные даты Великой Отечественной войны, в частности Московской битвы, мы не должны забывать о живых и погибших героях этого крупнейшего сражения.

Огромную роль в нем сыграли и Военно-воздушные силы Красной армии. Однако сотни и сотни летчиков до сих пор числятся не вернувшимися с боевых заданий, что равносильно формулировке «пропал без вести». При проведении поисковых работ установить имена павших фронтовиков удается далеко не всегда, а только при обнаружении вместе с останками еще каких-либо иных источников, прямо или косвенно способствующих идентификации воинов, а затем и увековечению их имен и подвигов.

Поисковым работам на местности, как правило, предшествуют кропотливые исследования в военных архивах, изучение справочной литературы и анализ информации, поступающей от очевидцев военных событий. Однако, ввиду преклонного возраста этих свидетелей, все чаще такая информация передается их детям, внукам, правнукам. Сохраняясь из поколения в поколение, эти факты военной жизни становятся уже семейными воспоминаниями. Проверка подобных сведений посредством полевой разведки является важной задачей поисковой работы.

Осенью 2011 г. от внука одного из очевидцев военных событий к нам поступила информация о том, что зимой 1941 г. был сбит врагом и упал на окраине деревни Землино Рузского района Московской области горящий советский самолет, не выясненного на момент получения информации типа.

К этому времени нами были исследованы в Центральном архиве министерства обороны РФ (ЦАМО РФ) десятки дел со сведениями о потерях личного состава и самолетов в период Московской битвы. Выявленный массив информации содержал фамилии и судьбы экипажей, не вернувшихся с боевых заданий, заводские номера самолетов и номера их двигателей, что в случае обнаружения номерных узлов и агрегатов давало бы возможность идентификации боевой машины и экипажа.

В октябре 2011 г. силами сводной поисковой группы из городов Электросталь и Коломна была осуществлена разведка указанного места. При обследовании металлодетектором данного участка опушки леса на площади 50 м на 50 м были выявлены мелкие фрагменты авиационного дюралюминия, обнаружена 3-копеечная советская монета 1937 г. Наличие в подъемном материале нескольких характерных лючков от горловин бензобаков и других технологических отверстий указывало на тип самолета – бомбардировщик Пе-2. Визуально выявлены две большие воронки, заполненные бытовым мусором. Результаты разведки убедили нас в необходимости тщательного обследования места падения и вскрытия воронок. В связи с этим был запланирован и осуществлен выезд сводной группы в составе 15 поисковиков из городов: Коломна – поисковый отряд «Надежда», Электросталь – поисковый отряд «Поколение» и Москва – студенты колледжа автоматизации и информационных технологий № 20, члены военно-патриотического клуба «Дозор». В составе группы работали и авторы данной статьи, а также кандидат технических наук С.В. Колядин.

Часть группы приступила к вскрытию и просеиванию грунта на всей исследуемой площади. Другая же – к расчистке засыпанных мусором воронок, чтобы добраться до дна и попытаться обнаружить авиационные двигатели. Заметим, что при падении они могут уходить на глубину до нескольких метров – в зависимости от угла падения, почвы и времени года.

За несколько часов напряженной работы было извлечено множество мелких фрагментов дюралюминия, куски плексигласа, искореженные гильзы от взорвавшегося боекомплекта к пулеметам ШКАС калибра 7,62 мм и УБ калибра 12,7 мм, детали от парашютной системы, штурманская линейка (фото 1, 2). Были обнаружены остатки летного реглана коричневой кожи с фрагментами ткани, обгорелый кусок летного шлема, кожаный ремень рядового состава (под «однозубую» пряжку), деформированные патроны к револьверу «наган», одна монета в 20 копеек 1939 г. выпуска. Куски дюрала с сохранившейся на них белой маскировочной краской, нанесенной поверх заводской (защитного цвета), подтверждали, что самолет был сбит зимой.



Ввиду того, что местом действия стала окраина деревни, параллельно с земляными работами происходил опрос собравшихся вокруг местных жителей и дачников, с интересом наблюдавших за нашими действиями. Наличие мобильных телефонов у

сельчан позволяло им оперативно отвечать на наши вопросы, для уточнений связываясь со своими родственниками. В результате опроса удалось установить подробности события.

Экипаж Пе–2 включает три человека. Подбитый самолет упал на территорию, занятую врагом. Из рассказа местных жителей выяснилось, что летчик выпрыгнул на парашюте, но, как говорили потом, был захвачен в плен. (Отметим, что боевые действия здесь развернулись в 20–х числах октября 1941 г., а от немецкой оккупации территория была освобождена 14 января 1942 г. – прим. авт.). Тело второго, погибшего члена экипажа немцы приказали похоронить недалеко от обломков самолета. Через 30 с лишним лет, в середине 1970-х гг., в ходе акции по укрупнению воинских захоронений, останки неизвестного авиатора из этой одиночной могилы были перенесены военнослужащими в какую-то братскую могилу – ближе к Можайскому шоссе. О третьем члене экипажа немногочисленные живые очевидцы ничего не знали.

Тем временем воронки общими усилиями были расчищены, щупами проверено дно и прилегающая территория, но ни одного из двух двигателей обнаружено не было. Тут то и выяснилось от местных жителей, что сразу после войны двигатели, находившиеся на поверхности, были сданы на металлолом. Таким образом, шансов установить имена членов экипажа по номерам двигателей у нас уже практически не было. Обнаруженные нами личные вещи и предметы снаряжения оставляли надежду, что, возможно, удастся найти рядом останки члена экипажа. И в конце октябрьского короткого светового дня нас ожидала двойная удача: на обследуемой площади был выявлен фрагмент крышки зажигания, после очистки которого обнаружился продублированный на нем номер двигателя: РА - 135 1616 (фото 3). А чуть позже, в месте локализации фрагментов снаряжения и монет, на глубине 15–20 см фрагменты костных человеческих останков. Завершив работу и поблагодарив наших добровольных помощников из числа местных жителей, мы собрали находки, упаковали останки для передачи их на экспертизу и выдвинулись в сторону Москвы.



Фото 3. Вестник архивиста. 2012. № 2.

В тот же вечер, обратившись к собранной нами в течение ряда лет информации из ЦАМО о не вернувшихся с боевых заданий экипажах, мы, к нашему огорчению, не обнаружили упоминания о найденном нами номере мотора 135-1616, однако имелась запись о близком номере, отличающемся от искомого на единицу – 1615, принадлежащем самолету Пе-2 из 46-го бомбардировочного авиационного полка (БАП), 77-й смешанной авиадивизии (САД), сбитому 22 декабря 1941 г. В Акте на списание самолета ПЕ-2 № 3/52 от 26 января 1942 г. читаем: «22 декабря 1941 г. летчик капитан Жигаев (имя, отчество не указаны) вылетел на боевое задание на самолете ПЕ-2 № 3/52. В районе станции Дорохово самолет подожжен ЗА (зенитной артиллерией – прим. авт.) противника и горящий упал в лес. На основании вышеизложенного комиссия считает: самолет ПЕ-2 № 3/52 с моторами М-105 РА №№135–1548 и 135–1615 подлежит списанию». Предположительно можно говорить, что нами было обнаружено место падения самолета капитана Жигаева. Встала задача изучения сведений об экипаже.



Жигаев Александр Яковлевич. Фото семейного архива Жигаевых. Вестник архивиста, 2012. № 2.



Кулак Григорий Дмитриевич. Фото предоставлено ЦАМО РФ. Вестник архивиста, 2012. № 2.

[здесь](#)

[здесь](#)