

<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2020-19-2-320-329>

Научная статья / Research article

## Продовольственное снабжение блокадного Ленинграда и эвакуация населения с помощью авиации осенью 1941 г.

Н.Д. Пригодич

Институт истории Санкт-Петербургского государственного университета; 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская наб., д. 7–9; [ndprigodich@gmail.com](mailto:ndprigodich@gmail.com)

## The Food Supply of Besieged Leningrad and the Evacuation of the Population by Using Aviation in the Autumn of 1941

Nikita D. Prigodich

Institute of History, Saint Petersburg State University; 7–9, Universitetskaya Emb., Saint Petersburg, 199034, Russia; [ndprigodich@gmail.com](mailto:ndprigodich@gmail.com)

**Аннотация:** В статье рассмотрено снабжение осажденного Ленинграда различными грузами в период с сентября по декабрь 1941 г. с помощью авиации. В данный период, силами московского и северного отрядов особого назначения, происходила транспортировка продовольствия, оборудования, вооружения, приборов воздушным путем. В рамках исследования изучен процесс налаживания работы самолетов Гражданского Воздушного Флота СССР на линии Хвойная – Ленинград, места их базирования на большой земле и в блокированном городе. Отдельное место отведено рассмотрению состава авиационных групп, общей численности самолетов на линии по месяцам, а также статистике ремонтных и безвозвратных потерь. Опираясь на данные архивов Москвы и Санкт-Петербурга, приведены многочисленные статистические сведения, затрагивающие весь процесс работы «воздушного моста». По материалам отчетов Гражданского Воздушного Флота, Особой северной авиационной группы и ленинградского аэропорта приведены обобщенные данные результатов деятельности транспортной авиации осенью 1941 г., в том числе по количеству и составу эвакуированных квалифицированных рабочих и гражданского населения из Ленинграда. Анализ обширной источниковой базы позволил выявить ежесуточный объем поставляемых в город грузов, сравнив их, в том числе, с общим количеством принятого продовольствия, оборудования, вооружения, приборов. Рассмотрены причины и последствия неожиданного закрытия налаженной авиационной линии и перебазирования самолетов типа «дуглас» на московское направление.

**Ключевые слова:** блокада, Ленинград, продовольственное снабжение, транспортная авиация, воздушный мост, Хвойная

**Для цитирования:** Пригодич Н.Д. Продовольственное снабжение блокадного Ленинграда и эвакуация населения с помощью авиации осенью 1941 г. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2020. Т. 19. № 2. С. 320–329. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2020-19-2-320-329>

**Благодарности и финансирование:** Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках проекта № 19-39-90021 «Деятельность высших партийных органов Ленинграда по обеспечению действий авиации в обороне города 1941–1944 гг.».

**Abstract:** The author examined how besieged Leningrad was provided with various cargoes in the period from September to December 1941. During this period, the Moscow and Northern special forces organized the transportation of food, equipment, weapons, and devices by air. The investigation

centered on the establishment of the Khvoynaya-Leningrad line with aircraft of the Civil Air Fleet of the USSR, and on the locations of bases on the mainland and in the blocked city. Equally considered is the composition of the aviation groups, the total number of aircraft on the line by month, as well as statistics concerning repair and irrevocable losses. Based on materials from Moscow and St. Petersburg archives, statistical data are presented that characterize the entire process of the “air bridge”. Reports of the Civil Air Fleet, the Special Northern aviation group, and Leningrad airport, provide generalized data on the results of transport aviation activities in the autumn of 1941, including the number and composition of evacuated skilled workers and members of the civilian population from Leningrad. The analysis revealed the daily volume of goods delivered to the city, including the total amount of food, equipment, weapons, and devices received. Finally, the article reviews the reasons and consequences of the unexpected closure of the established airline and the relocation of the Douglas-type aircraft to Moscow.

**Keywords:** blockade, Leningrad, food supply, transport aviation, air bridge, Khvoynaya

**For citation:** Prigodich, Nikita D. “The food supply of besieged Leningrad and the evacuation of the population by using aviation in the autumn of 1941.” *RUDN Journal of Russian History* 19, no. 2 (May 2020): 320–329. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2020-19-2-320-329>

**Acknowledgements and Funding:** This research was supported by the Russian Foundation for Basic Research (RFBR). The scientific project № 19-39-90021.

## Введение

История продовольственного снабжения Ленинграда в годы Великой Отечественной войны в значительной степени изучена<sup>1</sup>. Наиболее пристальное внимание исследователей традиционно было приковано к поставкам по Ладожскому озеру как в зимнее, так и в летнее время<sup>2</sup>. В тот же момент одним из способов связи осажденного Ленинграда с «большой землей» являлся авиационный транспорт, так называемый «воздушный мост». Он был особенно важен в начальный период, когда все сухопутные пути, ведущие в город, оказались перерезаны. Данный аспект также не оставался без внимания историков и военных специалистов. В 1960–70-е гг. увидел свет целый ряд работ, посвященных истории гражданской авиации, где была затронута тема связи с заблокированным городом<sup>3</sup>. В 1980-е гг. вышел сборник воспоминаний участников работы «воздушного моста» – от руководителей операции до строителей аэродромов<sup>4</sup>. Этому предшествовала работа ленинградских журналистов, которые в полудокументальном стиле описывали происходившие события<sup>5</sup>.

Многие статистические сведения, в первую очередь о результатах действия авиации, приведены в работах ленинградского историка В.М. Ковальчука<sup>6</sup>. Обращаясь к историографии новейшего времени, следует выделить монографию А.Ю. Белорусовой, в которой на основе обширной документальной базы представлены детальные сведения об участии московской авиационной группы особого назначения в работе «воздушного моста»<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> *Соболев Г.Л.* Ленинград в борьбе за выживание. Книга первая: июнь 1941 – май 1942. СПб., 2013; *Соболев Г.Л.* Ленинград в борьбе за выживание. Книга вторая: июнь 1942 – январь 1943. СПб., 2015; *Соболев Г.Л.* Ленинград в борьбе за выживание. Книга третья: январь 1943 – январь 1944. СПб., 2017; *Соболев Г.Л., Ходяков М.В.* Публикация новых документов как важный фактор дальнейшего изучения обороны и блокады Ленинграда // *Новейшая история России*. 2019. Т. 9. № 1. С. 8–34.

<sup>2</sup> *Ковальчук В.М.* Магистрالی мужества: Коммуникации заблокированного Ленинграда, 1941–1943. СПб., 2001.

<sup>3</sup> Подвиги летчиков гражданской авиации в годы Великой Отечественной войны // *Труды Высшего авиационного училища гражданской авиации*. Л., 1969; *Одинцова В.Ф., Логинов Е.Ф., Новиков А.А.* Гражданская авиация СССР. 1917–1967. М., 1967.

<sup>4</sup> *Красноярлов В.И., Ялыгин М.И.* Воздушный мост над Ладогой: Сборник очерков и воспоминаний. Л., 1984.

<sup>5</sup> *Михельсон В.И., Ялыгин М.И.* Воздушный мост. М., 1982.

<sup>6</sup> *Ковальчук В.М.* Ленинград и большая земля. История Ладожской коммуникации заблокированного Ленинграда в 1941–1943 гг. Л., 1975; *Ковальчук В.М.* 900 дней блокады. Ленинград, 1941–1944: посвящается 60-летию Великой Победы. СПб., 2005.

<sup>7</sup> *Белорусова А.Ю.* Летчики особого назначения. М., 2018.

Однако при обращении к имеющейся литературе следует констатировать серьезные разночтения в цифрах итогов работы авиации, включая данные о количестве продовольствия, которое было доставлено в Ленинград. Значительный вклад в решение данной проблемы внес Н.А. Ломагин<sup>8</sup>. В рамках рассмотрения внутренних причин голодной зимы 1941–1942 гг. он затрагивает и тему продовольственного снабжения города с помощью авиации. Цифры поставок продовольствия в Ленинград воздушным путем в декабре 1941 г. приводятся и в работе К.А. Болдовского<sup>9</sup>. Немаловажные аспекты продовольственного снабжения затронуты в совместной статье Г.Л. Соболева и М.В. Ходякова о работе продовольственной комиссии<sup>10</sup>.

И все же мы имеем лишь отрывочные сведения о количественном составе авиационных групп, доставлявших в блокированный город грузы в разные периоды времени. Еще одним важным аспектом работы «воздушного моста» становятся места дислокации самолетов и маршруты их следования над территориями, занятыми противником. Таким образом, все еще многие сюжеты в рамках обозначенной проблемы требуют не только уточнения, но и обобщения.

### **Формирование транспортной воздушной связи с осажденным Ленинградом**

Основным транспортным подразделением, обеспечивавшим задачи авиационного снабжения города и фронта в годы блокады, являлась Особая северная авиагруппа гражданского воздушного флота СССР (далее – ОСАГ ГВФ), которая была сформирована 26 июня 1941 г. решением Военного Совета Северного фронта на базе Северного управления ГВФ в целях обеспечения боеприпасами и оборудованием 7-й и 14-й армий<sup>11</sup>. Единственным местом базирования в период с начала войны до 12 сентября 1941 г. являлась территория ленинградского аэродрома у станции Шоссейная, в 10 км к югу от города<sup>12</sup>. В состав группы первоначально были включены только три авиационных отряда<sup>13</sup>. К концу осени того же года общий состав ОСАГ достиг семи подразделений, в том числе за счет привлечения для воздушных перевозок Особого Балтийского авиационного отряда<sup>14</sup>. Однако даже после такого расширения непосредственные задачи по снабжению города и фронта продолжили выполнять только три авиационных соединения<sup>15</sup>.

После установления блокадного кольца в начале сентября 1941 г. начинается процесс изыскания дополнительных способов снабжения города и фронта продовольствием. Одним из возможных путей был признан вариант «воздушного моста». Меры к налаживанию авиационной связи между Ленинградом и «большой землей» были предложены руководству блокированного города заместителем начальника Главного Управления ГВФ (далее – ГУ ГВФ) М.Ф. Картушевым<sup>16</sup>. На приеме у

<sup>8</sup> Ломагин Н.А. Учет и контроль – основа социализма: размышления о внутренних причинах голода в Ленинграде осенью и зимой 1941–1942 гг. // Петербургский исторический журнал. 2019. № 3. С. 170–173, 175–177.

<sup>9</sup> Болдовский К.А. Ленинград в декабре 1941 года // Новейшая история России. 2019. Т. 9. № 1. С. 73.

<sup>10</sup> Соболев Г.Л., Ходяков М.В. Продовольственная комиссия Военного Совета Ленинградского фронта в 1942 г. // Новейшая история России. 2016. № 1. С. 8–21.

<sup>11</sup> Центральный государственный архив историко-политических дел Санкт-Петербурга (далее – ЦГАИПД СПб). Ф. 4000. Оп. 10. Д. 480. Л. 6.

<sup>12</sup> Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (далее – ЦГА СПб). Ф. Р-9939. Оп. 2. Д. 29. Л. 1.

<sup>13</sup> ЦГАИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 10. Д. 68. Л. 3 об.

<sup>14</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-9939. Оп. 2. Д. 24. Л. 26–27.

<sup>15</sup> Там же. Д. 22. Л. 52–54.

<sup>16</sup> ЦГАИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 10. Д. 480. Л. 6.

А.А. Жданова 11 сентября 1941 г. он изложил план продовольственного снабжения и авиационные маршруты<sup>17</sup>. 12 сентября, после утверждения деталей операции в Москве, состоялось новое заседание на приеме у А.А. Жданова, где был составлен текст соответствующего постановления Военного Совета Ленинградского фронта<sup>18</sup>. Согласно тексту постановления ОСАГ была поручена организация транспортировки из Ленинграда оборонных грузов, а также рабочих целого ряда ключевых заводов осажденного города. В обратном направлении предполагалась переброска продовольствия, оружия, консервированной крови, медикаментов, почты и горючего. В качестве основных авиационных баз были выбраны аэродромы Комендантский и Смольная<sup>19</sup>.

На основании решения Военного Совета Ленинградского фронта ровно через неделю, 20 сентября 1941 г., Государственный Комитет Обороны (далее – ГКО) принимает постановление «Об установлении транспортной воздушной связи с городом Ленинградом»<sup>20</sup>, в соответствии с которым происходит разделение авиационной транспортировки грузов на несколько этапов. В качестве первостепенной была указана потребность обеспечения города снарядами, моторами, средствами связи, взрывателями, патронами, оптическими приборами, взрывчатыми веществами, дефицитными деталями для боевых машин, стрелковым оружием и др. Из Ленинграда вывозились телеграфные и телефонные аппараты, авиаприборы, танковые пушки, электрооборудование для самолетов, радиостанции и др. Предполагаемый ежедневный объем перевозок на первом этапе вплоть до 1 октября 1941 г. был определен в количестве 100 т, позднее – 150 т. В дальнейшем самолеты должны были приступить к транспортировке продовольствия. В то же время постановлением было определено число авиации, работавшей на линии – 50 единиц до октября и 64 единицы – с 1 октября. Однако это число так и не было обеспечено, что демонстрируют отчеты действий истребителей прикрытия и периодические запросы из Ленинграда об увеличении количества самолетов<sup>21</sup>. В докладной записке уполномоченного Военного Совета Ленинградского фронта по воздушным перевозкам А.П. Петрова наиболее подробно описаны причины неэффективной работы транспортной авиации того периода<sup>22</sup>.

Кроме того, ГКО выступил с предложением о подготовке целого ряда тыловых авиабаз для самолетов, снабжавших Ленинград. Выполнение постановления было поручено ГУ ГВФ и командованию ВВС Красной Армии. Внимание необходимо было сконцентрировать на Вологодском авиаузле. Таким образом, важнейшим центром снабжения Ленинграда стала Вологда, где также базировался 232-й авиационный отряд самолетов П-5 ГВФ. В первый день работы, 22 сентября 1941 г., на 30 самолетах в город было доставлено 70 т грузов. В обратную сторону вывезли группу ученых, женщин и детей<sup>23</sup>.

Проблема продовольственного снабжения как войск, так и населения Ленинграда становилась все острее. По этой причине полеты начали осуществлять с аэродромов Хвойная и Кушавера, расположенных ближе к линии фронта. Это уменьшило длину «воздушного моста» практически вдвое, что позволило увеличить еже-

<sup>17</sup> Болдовский К.А. Журнал посещений А.А. Жданова. 1941–1944 гг. СПб., 2014. С. 38.

<sup>18</sup> Там же. С. 39.

<sup>19</sup> Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (далее – ЦАМО РФ). Ф. 217. Оп. 1258. Д. 4. Л. 156–160.

<sup>20</sup> Российский государственный архив социально-политической истории (далее – РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 2. Д. 18. Л. 116–119.

<sup>21</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221.

<sup>22</sup> Ломагин Н.А. Учет и контроль... С. 170–173.

<sup>23</sup> Красная В.И., Ялыгин М.И. Воздушный мост над Ладогой... С. 49–50.

суточную переброску грузов до 115 т<sup>24</sup>. По воспоминаниям командира 4-го отдельного авиаполка Н.А. Гриценко, на аэродромах базирования «накапливались огромные кучи продовольствия, мяса, которые складировались прямо на летном поле, откуда их наиболее оперативно грузили в самолеты»<sup>25</sup>.

Основную поддержку транспортной авиации оказывал переведенный в 20-х числах сентября из Подмосковья на Ленинградский фронт 127-й истребительный авиационный полк. Помимо этого периодическую помощь оказывали летчики ВВС Ленинградского фронта, которые при необходимости также занимались сопровождением самолетов ГВФ<sup>26</sup>. Во исполнение решения ГКО 5–6 октября 1941 г. из-под Воронежа на аэродром Кайвакса для сопровождения транспортных самолетов перелетел 286-й истребительный авиаполк. Следует отметить, что истребители сопровождения находились в составе Восточной оперативной группы ВВС Ленинградского фронта, которая также была организована 20 сентября и занималась обеспечением действий войск во время защиты Тихвина и попыток прорыва блокады<sup>27</sup>.

### Активный период действия «воздушного моста»

С октября 1941 г. для воздушных перевозок была привлечена Московская авиационная группа особого назначения (далее – МАГОН) ГУ ГВФ, в дальнейшем составившая основу транспортной группы. Главным самолетом, с помощью которого производились перевозки, являлся ПС-84, или попросту «ЛИ-2». Он представлял из себя собранный по лицензии американский транспортный самолет «Дуглас». Именно по этой причине для одного самолета в документах могли встречаться совершенно различные названия. Его максимальная грузоподъемность, согласно техническим характеристикам, достигала 3 т, кроме того, он был усилен пушкой и двумя пулеметами<sup>28</sup>.

После постановления ГКО от 20 сентября 1941 г. штаб МАГОН выделил на ленинградское направление 35 «Дугласов» в составе шести подразделений (около 2/3 от всего состава группы) под сопровождением 127-го и 286-го истребительных авиаполков из резерва Ставки<sup>29</sup>. С 7 октября начались регулярные транспортные рейсы. Три московские эскадрильи базировались в Хвойной, Шибинце и Кушеверах, еще три производили работу напрямую из Москвы. После начала наступления немецкой армии на Тихвин пришлось оставить аэродром Шибинец и перебазироваться в Хвойную, в то время как истребители сопровождения перебазировались на комendantский аэродром и летное поле Подборовье<sup>30</sup>. В конце октября 1941 г. командиры всех эскадрилий МАГОН получили распоряжение командования немедленно подготовиться к переброске войск<sup>31</sup>.

К ноябрю, когда чрезвычайно обострилась ситуация с наличием вооружений на московском направлении, «Дугласы» переправили из Ленинграда до тысячи единиц минометных орудий<sup>32</sup>. Однако в этот период ситуация с поставками по Ладожскому озеру оказалась наиболее острой. Было необходимо срочное расширение воздушных поставок. 9 ноября А.А. Жданов в беседе с И.В. Сталиным просит об увеличе-

<sup>24</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-9939. Оп. 2. Д. 29. Л. 9–14.

<sup>25</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 10. Д. 68. Л. 7 об.

<sup>26</sup> *Красноярков В.И., Ялыгин М.И.* Воздушный мост над Ладогой... С. 49–54.

<sup>27</sup> Там же.

<sup>28</sup> *Артемьев А.А.* Крылья сверхдержавы. М., 2009. С. 78–83.

<sup>29</sup> *Белорусова А.Ю.* Летчики особого назначения... С. 154–155.

<sup>30</sup> Там же. С. 168–169.

<sup>31</sup> Там же. С. 172.

<sup>32</sup> Там же. С. 174.

нии количества транспортных самолетов, работающих на Ленинград<sup>33</sup>. В тот же день было опубликовано постановление ГКО о выделении 24 «Дугласов» и 10 ТБ-3 на пятидневный срок. В соответствии с данным решением ежедневный объем доставки продовольствия в город должен был быть увеличен до 200 т (в том числе гороховый суп и пшенная каша в концентрированном виде – 135 т; свинина и колбаса в копченном виде – 20 т; яичный порошок и сухое молоко – 10 т; сливочное масло – 15 т; топленое сало и комбижир – 20 т<sup>34</sup>). Одновременно с постановлением ГКО три эскадрильи МАГОН, работавшие на ленинградском направлении, были временно объединены в «Северную неотделимую авиагруппу» со штабом в Хвойной<sup>35</sup>. Однако 13 ноября в ходе переговоров с Г.М. Маленковым А.А. Жданов сообщил о том, что транспортные самолеты так и не были переданы на ленинградское направление, таким образом постановление ГКО оказалось не выполнено в срок<sup>36</sup>. Через два дня «Дугласы» в неполном составе все же начали свою работу по снабжению города, но уже к 21 ноября они были возвращены под Москву<sup>37</sup>. Если верить воспоминаниям А.И. Микояна, то И.В. Сталин и вовсе считал использование «Дугласов» для снабжения осажденного города – «нецелевым»<sup>38</sup>.

В общей сложности с 10 по 21 ноября за время работы дополнительной группы транспортных самолетов и бомбардировщиков в Ленинград было доставлено 742 т грузов. Обратным маршрутом было вывезено 8409 человек. Среднесуточный объем поставленных грузов едва достигал 62 т вместо установленных 200 т. В отчете о проведенной операции указывались следующие причины неудовлетворительной работы: «1. Большие потери от авиации противника из-за фактического отсутствия прикрытия самолетами-истребителями. В среднем на 4 транспортника – 1 истребитель, который при хорошей погоде от скуки занимается высшим пилотажем вместо работы по сопровождению, а при приближении противника отвлекается от сопровождения и вступает в воздушный бой, теряя тем самым транспортные самолеты; 2. Большой отход на ремонт моторов; 3. Метеоусловия». За время операции было потеряно пять самолетов безвозвратно и еще шесть были отправлены в ремонт<sup>39</sup>.

Решением Ставки 10 ноября 1941 г. к работе «воздушного моста» подключилась бомбардировочная авиация. В районе Череповецкого аэродрома стала базироваться 39-я отдельная бомбардировочная эскадрилья, состоявшая из самолетов ТБ-3<sup>40</sup>. Она оказалась в подчинении у 7-го авиаполка тяжелых бомбардировщиков, который также переместился в район Череповца двумя неделями ранее, но приступил к работе по снабжению Ленинграда только в 20-х числах ноября. Общая численность тяжелых бомбардировщиков, работавших на линии к этому моменту, достигла четырех эскадрилий<sup>41</sup>. С этого момента бомбардировочная и транспортная авиация обеспечивала снабжение Ленинграда совместно вплоть до 25 декабря, когда работа «воздушного моста» была полностью остановлена ввиду отсутствия необходимости.

В конце ноября вся транспортная авиация переходит на поставки в Ленинград с «короткого плеча» – с промежуточными посадками в Новой Ладого, что позволило увеличить количество челночных рейсов до 3–4 в день. Еще в октябре командующий ВВС Ленинградского фронта А.А. Новиков приказывал осуществлять со-

<sup>33</sup> Волковского Н.Л. Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов. СПб., 2004. С. 65–67.

<sup>34</sup> РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 24. Л. 172–174.

<sup>35</sup> Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1720. Л. 105.

<sup>36</sup> Волковского Н.Л. Блокада Ленинграда... С. 67–69.

<sup>37</sup> РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 111. Л. 49–52.

<sup>38</sup> Микоян А.И. Так было. М., 1999. С. 453.

<sup>39</sup> РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 111. Л. 49–52.

<sup>40</sup> Краснояров В.И., Ялыгин М.И. Воздушный мост над Ладогой... С. 13–15.

<sup>41</sup> Там же.

провожение «Дугласов» истребителями из расчета: один истребитель – на два транспортных самолета. Однако это требование исполнялось крайне редко, из-за чего периодически случались потери в рядах транспортной авиации. Командующий ленинградской группы МАГОН С.Н. Шарыкин многократно обращался к А.А. Новикову с целью изменить сложившееся положение. К началу декабря 1941 г. из 58 самолетов, числившихся в ленинградской группе, исправными оставались только около 60%. Поврежденные машины переправлялись в глубокий тыл страны<sup>42</sup>.

Дополнительные 30 транспортных самолетов были выделены Военным Советом Ленинградского фронта в момент останки водной навигации по Ладожскому озеру. Это было подкрепление, предоставленное ГКО Ленинградскому фронту для работы на самом коротком маршруте – Новая Ладога – Ленинград<sup>43</sup>. Этим самолетам было предписано совершать по два рейса ежедневно. После выполнения боевого задания транспортники были возвращены на прежнее место базирования<sup>44</sup>.

Транспортные самолеты, отправлявшиеся по линии Хвойная – Ленинград, в качестве посадочной площадки использовали аэродромы Комендантский (1-я авиабаза), Смольная (2-я авиабаза) и, в крайних случаях, – Сосновку и Янино<sup>45</sup>. Именно аэродром Смольная был сооружен в рекордные сроки, и здесь за считанные дни для работы транспортной авиации появились взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, капониры. Аэродром был построен в сентябре 1941 г. на колхозном поле, рядом с железнодорожной станцией Ржевка, и стал одной из основных авиабаз транспортных самолетов. В конце ноября 1941 г. по причине активных артиллерийских и авиационных обстрелов Комендантский аэропорт пришлось закрыть для приема грузов. Основной базой внутри города в этот момент становится аэродром Смольная. В качестве защиты от обнаружения этого важного пункта поблизости был сооружена ложная площадка, которую неоднократно атаковал противник. В то же время действующий аэродром за все время ведения военных действий так и не был поврежден<sup>46</sup>.

Важнейшей причиной организации воздушной связи с Ленинградом было не только продовольственное снабжение, но и эвакуация населения, в том числе рабочих и специалистов предприятий оборонной промышленности. Вместе с этим из города вывозились раненные бойцы Красной Армии, гражданские лица. Полеты в Ленинград были связаны с высокой степенью риска. Часть маршрута проходила в непосредственной близости к линии фронта, а также над льдом Ладожского озера, которое находилось под постоянным прицелом артиллерии и авиации противника. На это накладывались и тяжелые метеоусловия осени 1941 г.: дождь, туман, низкая облачность сопровождали летчиков фактически ежедневно.

За все время работы транспортной авиации по поставкам продовольствия и эвакуации населения в 1941 г. было безвозвратно потеряно в воздухе и на аэродромах не более 10 самолетов<sup>47</sup>. Количество же ремонтных потерь было значительным и достигло не менее 30 самолетов во всех соединениях, задействованных в операции<sup>48</sup>. При учете 82-дневного среднего срока восстановления и ввода в эксплуатацию самолета такие потери для дела снабжения блокированного города были по сути равны безвозвратным. Наиболее тяжелым в данном отношении был ноябрь. Сначала над Ладожским озером был сбит «Дуглас» с 30 пассажирами, в котором погибли все, включая членов экипажа. Затем недалеко от Комендантского аэродро-

<sup>42</sup> РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 111. Л. 49–52.

<sup>43</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 4. Л. 156–160.

<sup>44</sup> Там же.

<sup>45</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-9939. Оп. 2. Д. 29. Л. 1.

<sup>46</sup> Там же. Л. 2.

<sup>47</sup> ЦГАИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 10. Д. 480. Л. 13–14.

<sup>48</sup> РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 144 а.

ма подбитый самолет упал на территорию совхоза, где ленинградцы доставали ботву от свеклы из-под снега. По воспоминаниям очевидца, заместителя командира 4-го авиаотряда В.П. Легостина, люди бросились к рассыпанным по земле пакетам и коробкам с концентратами и другими продуктами. Подоспевший инструктор райкома и двое сотрудников народной милиции применили оружие, однако не смогли остановить процесс расхищения<sup>49</sup>.

Продовольствие было необходимо Ленинграду, но для огромного города и фронта его было явно недостаточно. Потребности были значительно выше тех возможностей, которые могла предоставить работа «воздушного моста». И все же руководство осажденного города возлагало надежды на эту воздушную связь с большой землей. Однако совершенно неожиданно как для ленинградцев, так и для самих летчиков, 25 декабря воздушная транспортная связь была остановлена. Через два дня решением начальника ГУ ГВФ В.С. Молокова был оформлен приказ об окончании операции и перебазировании МАГОН обратно в Москву<sup>50</sup>. Была расформирована «Северная неотдельная авиагруппа». С начала 1942 г. самолеты ГУ ГВФ были сконцентрированы на других участках советско-германского фронта, в том числе для осуществления поставок военной техники, обмундирования и продовольствия в рамках помощи СССР от союзных государств<sup>51</sup>.

Внезапная отмена воздушных поставок внесла значительную сумятицу в логистику перевозок, в первую очередь, из осажденного города. Масса грузов военного и промышленного значения, скопившихся на аэродромах Комендантский, Янино и Смольная, была еще долгое время не востребована. Неоднократно от представителей ОСАГ поступали докладные записки о необходимости разгрузки складских помещений и взлетно-посадочных полос на ленинградских авиабазах<sup>52</sup>. Более того, до начала весны 1942 г. туда поступали все новые грузы, предполагавшие перевозку воздушным транспортом, которые так и не были осуществлены<sup>53</sup>.

По обобщенным данным ГУ ГВФ, ленинградского аэропорта и ОСАГ, в общей сложности за период с 13 сентября по 31 декабря 1941 г. силами транспортной авиации за 3115 рейсов было доставлено в Ленинград 6186,6 т грузов (из них соединениями ОСАГ – 517 т), в том числе 4325,4 т продовольствия и 1271 т боеприпасов. Одновременно из Ленинграда было вывезено 58301 человек (из них соединениями МАГОН и армейской авиацией – 50099 человек), в том числе около 30 тысяч квалифицированных рабочих и специалистов и свыше 7 тысяч раненых и больных, а также более 1679,5 т различных грузов, в частности, 866 минометов и 144 пушки<sup>54</sup>. Подавляющее большинство из общей численности поставленных в Ленинград грузов приходится на долю МАГОН, в то время как процент поставок с помощью армейской бомбардировочной авиации является незначительным. Однако, в соответствии с «Отчетом городской эвакуационной комиссии об эвакуации из Ленинграда с 29 июня 1941 г. по 15 апреля 1942 г.» из Ленинграда самолетами было вывезено всего 35114 человек, из которых 18 158 ленинградцев<sup>55</sup>. Однако данные цифры опираются исключительно на статистику ОСАГ.

<sup>49</sup> РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 144а.

<sup>50</sup> Ломагин Н.А. Учет и контроль... С. 175–176.

<sup>51</sup> Пригодич Н.Д. Англо-американские военно-воздушные силы на Кавказе в годы Великой Отечественной войны: подготовка операции «Вельвет» и крах ее реализации // Новейшая история России. 2018. Т. 8. № 3. С. 570–582.

<sup>52</sup> Государственный архив Российской Федерации (далее – ГА РФ). Ф. Р5446. Оп. 59. Д. 14. Л. 136.

<sup>53</sup> Там же.

<sup>54</sup> ЦГА СПб. Ф. Р-9939. Оп. 2. Д. 29. Л. 9–14; ЦГАИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 10. Д. 480. Л. 13; РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 111. Л. 217–246; Д. 212. Л. 8; Д. 217. Л. 4.

<sup>55</sup> Ковальчук В.М. Магистраль мужества... С. 59.

## Выводы

Следует отметить, что работа транспортной авиации, доставлявшей в Ленинград различные грузы и, в первую очередь, продовольствие, была связана с высокой степенью риска. «Дугласам» приходилось летать над Ладожским озером, практически вплотную прижимаясь к водной глади, а позднее – ко льду. В то же время истребители сопровождения из-за разницы скоростей не всегда могли эффективно оборонять транспортные самолеты, что приводило к значительному количеству потерь или, по крайней мере, долгосрочному выводу из строя столь необходимых «Ли-2». Авиация противника в ежедневном режиме старалась сорвать воздушное сообщение с Ленинградом. В то же время пополнение транспортных частей было крайне недостаточным, и рабочая авиагруппа 1941 г. не достигла тех размеров, которые были изначально заложены в решении ГКО. Данное обстоятельство напрямую отразилось на общих результатах работы «воздушного моста», который так и не смог стать альтернативой поставок продовольствия в блокированный Ленинград.

В заключении необходимо особенно подчеркнуть, что действия транспортной авиации осенью 1941 г. были крайне необходимы осажденному городу. На них ленинградское руководство возлагало большие надежды, в первую очередь, по причине поставок таким способом высококалорийных продуктов, концентратов. Локальные неудачи, как, например, потеря самолетов или значительное отставание от первоначальных планов поставок грузов, могли быть решены при условии наличия достаточного опыта подобных операций. Одним из выходов могло стать более широкое задействование бомбардировочной авиации. Скоротечная и во многом неожиданная отмена работы «воздушного моста» привела к краткосрочным негативным последствиям, которые удалось ликвидировать только после принятия мер по усилению работы ладожской военно-автомобильной дороги.

Рукопись поступила: 24 января 2020 г.

Submitted: 24 January 2020

## Библиографический список

- Артемьев А.А.* Крылья сверхдержавы. М.: Эксмо, 2009. 608 с.
- Белорусова А.Ю.* Летчики особого назначения. М.: АСТ, 2018. 733 с.
- Болдовский К.А.* Журнал посещения А.А. Жданова. 1941–1944 гг. СПб.: Национальный центр социальной помощи, 2014. 393 с.
- Болдовский К.А.* Ленинград в декабре 1941 года // Новейшая история России. 2019. Т. 9. № 1. С. 70–82.
- Волковский Н.Л.* Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов. СПб.: Полигон, 2004. 766 с.
- Ковальчук В.М.* Ленинград и большая земля. История Ладожской коммуникации блокированного Ленинграда в 1941–1943 гг. Л.: Наука, 1975. 328 с.
- Ковальчук В.М.* Магистрالی мужества: Коммуникации блокированного Ленинграда, 1941–1943. СПб.: Вести, 2001. 328 с.
- Ковальчук В.М.* 900 дней блокады. Ленинград, 1941–1944: посвящается 60-летию Великой Победы. СПб.: Дмитрий Буланин, 2005. 234 с.
- Красноярлов В.И., Ялыгин М.И.* Воздушный мост над Ладогой: Сборник очерков и воспоминаний. Л.: Лениздат, 1984. 256 с.
- Ломагин Н.А.* Учет и контроль – основа социализма: размышления о внутренних причинах голода в Ленинграде осенью и зимой 1941–1942 гг. // Петербургский исторический журнал. 2019. № 3. С. 159–187.
- Микоян А.И.* Так было. М.: Вагриус, 1999. 612 с.
- Михельсон В.И., Ялыгин М.И.* Воздушный мост. М.: Политиздат, 1982. 214 с.
- Одинцова В.Ф., Логинов Е.Ф., Новиков А.А.* Гражданская авиация СССР. 1917–1967. М.: [Б.и.], 1967. 320 с.

- Пригодич Н.Д. Англо-американские военно-воздушные силы на Кавказе в годы Великой Отечественной войны: подготовка операции «Вельвет» и крах ее реализации // Новейшая история России. 2018. Т. 8. № 3. С. 570–582.
- Соболев Г.Л. Ленинград в борьбе за выживание. Книга первая: июнь 1941 – май 1942. СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета, 2013. 694 с.
- Соболев Г.Л. Ленинград в борьбе за выживание. Книга вторая: июнь 1942 – январь 1943. СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета, 2015. 525 с.
- Соболев Г.Л., Ходяков М.В. Продовольственная комиссия Военного Совета Ленинградского фронта в 1942 г. // Новейшая история России. 2016. № 1. С. 8–21.
- Соболев Г.Л. Ленинград в борьбе за выживание. Книга третья: январь 1943 – январь 1944. СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета, 2017. 764 с.
- Соболев Г.Л., Ходяков М.В. Публикация новых документов как важный фактор дальнейшего изучения обороны и блокады Ленинграда // Новейшая история России. 2019. Т. 9. № 1. С. 8–34.

### References

- Artem'yev, A.A. *Kryl'ya sverkhderzhavy*. Moscow: Eksmo Publ., 2009 (in Russian).
- Belorusova, A.Yu. *Letchiki osobogo naznacheniya*. Moscow: AST Publ., 2018 (in Russian).
- Boldovskiy, K.A. *Zhurnal poseshcheniy A.A. Zhdanova. 1941–1944 gg.* St. Petersburg: Natsional'nyy tsentr sotsial'noy pomoshchi Publ., 2014 (in Russian).
- Boldovskiy, K.A. “Leningrad in December, 1941.” *Modern History of Russia* 9, no. 1 (2019): 70–82 (in Russian).
- Koval'chuk, V.M. *Leningrad i bol'shaya zemlya. Istoriya Ladozhskoy kommunikatsii blokirovannogo Leningrada v 1941–1943 gg.* Leningrad: Nauka Publ., 1975 (in Russian).
- Koval'chuk, V.M. *Magistrali muzhestva: Kommunikatsii blokirovannogo Leningrada, 1941–1943.* St. Petersburg: Vesti Publ., 2001 (in Russian).
- Koval'chuk, V.M. *900 dney blokady. Leningrad, 1941–1944: posvyashchayetsya 60-letiyu Velikoy Pobedy.* St. Petersburg: Dmitriy Bulanin Publ., 2005 (in Russian).
- Krasnoyarov, V.I., and Yalygin, M.I. *Vozdushnyy most nad Ladogoy: Sbornik ocherkov i vospominaniy.* Leningrad: Lenizdat Publ., 1984 (in Russian).
- Lomagin, N.A. “Accounting and control are the basis of socialism: reflections on the internal causes of hunger in Leningrad in the fall and winter of 1941–1942.” *Petersburg Historical Journal*, no. 3 (2019): 159–187 (in Russian).
- Mikoyan, A.I. *Tak bylo*. Moscow: Vagrius Publ., 1999 (in Russian).
- Mikhel'son, V.I., and Yalygin, M.I. *Vozdushnyy most*. Moscow: Politizdat Publ., 1982 (in Russian).
- Odintsova, V.F., Loginov, Ye.F., and Novikov, A.A. *Grazhdanskaya aviatsiya SSSR. 1917–1967*. Moscow: [S.n.], 1967 (in Russian).
- Prigodich, N.D. “British and American Air Force in the Caucasus during Second World War: the Preparation of the operation “Velvet” and the Collapse of its Implementation.” *Modern History of Russia* 8, no. 3 (2018): 570–582 (in Russian).
- Sobolev, G.L. *Leningrad v bor'be za vyzhivaniye. Kniga pervaya: iyun' 1941–may 1942.* St. Petersburg: St. Petersburg University Publ., 2013 (in Russian).
- Sobolev, G.L. *Leningrad v bor'be za vyzhivaniye. Kniga vtoraya: iyun' 1942–yanvar' 1943.* St. Petersburg: St. Petersburg University Publ., 2015 (in Russian).
- Sobolev, G.L., and Khodyakov, M.V. “The Food Commission of Leningrad Front Military Council in 1942.” *Modern History of Russia*, no. 1 (2016): 8–21 (in Russian).
- Sobolev, G.L. *Leningrad v bor'be za vyzhivaniye. Kniga tret'ya: yanvar' 1943–yanvar' 1944.* St. Petersburg: St. Petersburg University Publ., 2017 (in Russian).
- Sobolev, G.L., and Khodyakov, M.V. “The Publication of New Documents as an Important Factor in the Further Study of the Defense and Blockade of Leningrad.” *Modern History of Russia* 9, no. 1 (2019): 8–34 (in Russian).
- Volkovskiy, N.L. *Blokada Leningrada v dokumentakh rassekrechennykh arkhivov.* St. Petersburg: Polygon Publ., 2004 (in Russian).

### Информация об авторе / Information about the author

Пригодич Никита Дмитриевич, аспирант Института истории Санкт-Петербургского государственного университета.

Nikita D. Prigodich, Postgraduate Student of the Institute of History, Saint Petersburg State University.