

*Н. Д. Пригодич*

## **Тыловое обеспечение действий авиации Ленинградского фронта в период блокады Ленинграда<sup>1</sup>**

Проблема тылового обеспечения действий Военно-воздушных сил (далее — ВВС) в годы Великой Отечественной войны затрагивалась исследователями крайне фрагментарно. Общая характеристика тылового устройства авиации Красной Армии хорошо изучена<sup>2</sup>. Однако как в советской историографии, так и в современных исследованиях прослеживается незначительное количество попыток рассмотрения тылового обеспечения ВВС в комплексе, хотя бы на примере отдельно взятого участка советско-германского фронта<sup>3</sup>. В связи с этим действия тыловых частей авиации Ленинградского фронта представляют наибольший интерес для исследователя ввиду того, что в условиях ограниченного аэродромного маневра внутри кольца армии противника выстроенная система проходила значительную проверку на эффективность действий.

Из большого количества научной литературы, освещающей различные этапы обороны Ленинграда, мы можем почерпнуть лишь сведения общего характера или фрагментарные дополнения. Наиболее ценной работой, затрагивающей в том числе тыловое обеспечение действий авиации Ленинградского фронта, является труд И. Г. Иноземцева «Под крылом — Ленинград»<sup>4</sup>. Однако и здесь не приведено комплексной оценки действий вспомогательных частей ВВС.

*Пригодич Никита  
Дмитриевич*  
Российская  
национальная  
библиотека  
(Санкт-Петербург,  
Россия)

Авиационный тыл Ленинградского военного округа (далее — ЛВО) представлял собой сложную, крайне разветвленную систему. Необходимость его реорганизации ввиду неэффективности управления наглядно продемонстрирована в ходе Советско-финляндской войны<sup>5</sup>. Была запущена реорганизация тыловых структур, в первую очередь органов тылового управления, с целью повышения эффективности их работы. Старая организация, состоявшая из авиабаз, подчиненных непосредственно Управлению ВВС округа, чрезвычайно усложняла руководство ими. В новых реалиях была предложена более корректная структура, основанная на районах авиационного базирования (далее — РАБ), состоящих из управления районов и подчиненных им батальонов аэродромного обслуживания (далее — БАО)<sup>6</sup>. Именно в стадии реорганизации война застала тыл ВВС 22 июня 1941 г. Обеспечение летных частей на территории от Мурманска до Пскова к началу войны осуществляли 28 БАО, объединенные в 6 РАБ под соответствующими номерами (РАБ № 2–7). В то же время дополнительное формирование 18 БАО проходило уже в условиях боевых действий<sup>7</sup>.

Штатная численность одного БАО устанавливается вместе с переводом авиационных полков на 32-самолетный состав и включает в себя: 457 чел., 59 транспортных автомобилей, 68 специальных автомобилей, 8 тракторов. Батальон подчинялся непосредственно начальнику РАБ и предназначался для работы на одном-двух аэродромах. Таким образом, проведенная перестройка была в целом направлена на создание маневренных частей авиационного тыла, не привязанных к определенной территории и отдельным авиационным полкам.

Руководство тыловым обеспечением действий авиации осуществлял заместитель командующего ВВС по тылу полковник Н. А. Соколов<sup>8</sup>. Непосредственную помощь в руководстве тыловыми частями оказывал и заместитель начальника штаба ВВС по тылу полковник П. А. Богданов, а также военный комиссар тыла ВВС полковой комиссар А. А. Семенов<sup>9</sup>. При формировании войск Северного фронта 24 июня 1941 г. из частей ЛВО в состав тыла ВВС были включены управления РАБ № 5 и 6. Начальником 5-го РАБ был назначен П. Г. Казаков, 6-го РАБ — П. Д. Жоглин (с мая 1943 г. — начальник тыла 13-й воздушной армии)<sup>10</sup>. Окончание полного формирования районов было осуществлено только в начале августа 1941 г. При этом пополнение личным составом происходило из рядов запаса, которые не имели достаточных знаний и опыта для ведения боевых действий<sup>11</sup>.

Вместе с образованием Ленинградского фронта 23 августа 1941 г. возникла и существенная проблема ограниченного пространства, на котором было необходимо разместить сразу два района авиационного базирования. На данном этапе в районе Карельского перешейка действовали части 6-го РАБ, тогда как соединения 5-го РАБ, отступившие из района Пушкина, расположились в южной части Ленинграда<sup>12</sup>. В этот момент для более качественного рассредоточения соединений тыла ВВС Ленинградского фронта Военный совет принимает решение о передаче 11 БАО из состава 6-го РАБ в состав 5-го РАБ и перебазировании последнего в район г. Тихвина<sup>13</sup>. Внутри кольца вражеской блокады остается всего 18 БАО<sup>14</sup>. На начало ноября 1941 г. численный и боевой состав тыловых частей ленинградского аэроузла оценивался в 18 773 чел. в 65 соединениях<sup>15</sup>.



**Ремонт крыла самолета-истребителя Як-1Б из состава 21-го истребительного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота в авиамастерской завода № 37 (Яров С. В. Повседневная жизнь блокадного Ленинграда. СПб., 2013. С. 255)**

Общая оценка укомплектованности штабом ВВС фронта характеризовалась как удовлетворительная, а все части были признаны боеспособными<sup>16</sup>.

В представленном виде тыловые авиационные соединения просуществовали более года, когда приказом Народного комиссариата обороны СССР от 10 ноября 1942 г. ВВС Ленинградского фронта были переформированы в 13-ю воздушную армию<sup>17</sup>. Ввиду необходимости адаптации к новым условиям ведения боевых действий отдел тыла ВВС Ленинградского фронта был переформирован в службу тыла 13-й воздушной армии<sup>18</sup>. В состав тыла 13-й воздушной армии вошли все тыловые части ленинградского аэроузла. Подчинение органов авиационного тыла теперь осуществлялось по вертикали: начальник тыла ВВС — начальник тыла воздушной армии — начальник РАБ — командир БАО. В таком виде схема просуществовала в течение всей войны.

Рассматривая тыловое обеспечение ВВС в годы Великой Отечественной войны, следует отдельно остановиться на основных моментах работы подразделений штаба авиационного тыла, в первую очередь на инженерно-авиационной службе. Активная работа по ремонту самолетов, возвратившихся с боевого задания, началась уже в первые дни войны после проведения авиацией Северного фронта ряда ударов по аэродромам Финляндии<sup>19</sup>. Главный инженер ВВС фронта А. В. Агеев и его заместитель по эксплуатационной части А. Л. Шепелев основное внимание в этот период уделяют вводу в эксплуатацию новых типов самолетов, поступивших в распоряжение фронта<sup>20</sup>.

Трагические события отступления лета 1941 г. внесли значительные изменения в количество работы для инженерно-авиационной службы ВВС Северного фронта. Несмотря на то что собственные воздушные силы еще не успели в полной мере приступить к боевым действиям, ВВС Северо-Западного фронта несли колоссальные потери<sup>21</sup>. При спешном перебазировании с западных аэродромов безвозвратно терялось большое количество материальной части, а оставшиеся самолеты, эвакуированные в большой спешке, не редко попадали на аэродромы под Ленинградом.

Всего на момент начала войны в распоряжении ВВС округа находились 14 авиаремонтных мастерских<sup>22</sup>. Когда же противник вошел на территорию Ленинградской области и собственные воздушные соединения в полной мере приступили к боевой работе, развернутой сети авиаремонтных мастерских оказалось недостаточно. Решение проблемы было найдено с помощью Городского комитета ВКП(б). Еще в середине июля на целом ряде ленинградских заводов авиационной промышленности были образованы авиаремонтные мастерские<sup>23</sup>. Острая необходимость в дополнительных площадях под авиамастерские, особенно в условиях ограниченного пространства Северного фронта, вынуждает руководство инженерно-авиационной службы прибегнуть к использованию походных авиаремонтных мастерских (ПАРМ-1). Решением Бюро ГК ВКП(б) от 20 июля 1941 г. они были изготовлены на базе автомобилей «ЗИС-5», «ЗИС-6» и «ЯГ-6» в количестве 30 штук<sup>24</sup>. Сформированные в августе ПАРМы за четыре месяца осени — зимы 1941 г. провели полный восстановительный ремонт 31 самолета, текущий ремонт 163 самолетов, а также ремонт 21 авиационного винта<sup>25</sup>.

В начале августа 1941 г. в Ленинграде при заводах № 23, 47 и 387 были образованы три полноценные ремонтные базы ВВС Северного фронта<sup>26</sup>. В конце месяца были созданы аналогичные базы по ремонту авиационного вооружения<sup>27</sup>. Процесс налаживания взаимодействия ленинградских заводов наркомата авиационной промышленности и ВВС Ленинградского фронта проходил в течение всей осени 1941 г., однако не следует полагать, что введение в эксплуатацию значительного количества авиаремонтных мастерских и трех ремонтных баз ВВС обеспечило потребности авиации в полном объеме.

Деятельность стационарных мастерских, существовавших в довоенное время, все более затруднялась. От 14 функционирующих в июне 1941 г. к зиме осталось лишь 5 авиамастерских<sup>28</sup>, что было обусловлено значительными потерями при эвакуации и недостатком оборудования. В то же время партийное руководство Ленинграда поручало большое количество заказов по ремонту и изготовлению необходимых авиационных деталей для ВВС фронта. В дополнение к этому на заводе № 327 в октябре 1941 г. было изготовлено 25 комплектов уникального навигационного прибора КС-2, разработанного ленинградскими учеными<sup>29</sup>.

Вместе с падением летной активности осенью 1941 г. и уменьшением численности авиапарка ВВС Ленинградского фронта нагрузка на инженерно-авиационную службу тыла заметно снижается. Так, к марту 1942 г. в авиаремонтных мастерских находилось всего 17 самолетов (по типам самолетов это МиГ-3 — 11, ЛаГГ-3 — 2, Як-7 — 1, Р-5 — 1, Ути-4 — 1, Ус-6 — 1), в то время как ремонтные работы проводились лишь с четырьмя из них<sup>30</sup>. В отчете о проделанной работе



**Жоглин Павел Данилович** — начальник тыла 13-й воздушной армии (с мая 1943 г.) (Центральный государственный архив кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга. Ар 90881)

в первый год Великой Отечественной войны по инженерно-авиационной службе было отмечено, что к июлю 1942 г. на балансе числятся всего три авиаремонтные базы, четыре стационарные мастерские и ПАРМы, в то время как остальные части расформированы<sup>31</sup>.

Усилиями оставшихся ремонтных площадей с начала 1942 г. было отремонтировано 354 самолета, 398 моторов, 517 единиц автотранспорта. Коэффициент повторяемости ремонта составлял 2,5, что означает проведение ремонта каждого самолета ВВС фронта до трех раз<sup>32</sup>.

Не менее важной проблемой стало и то, что инженерный состав частей ВВС нес полную ответственность за восстановление и ввод в эксплуатацию неисправной материальной части, а материалы и запасные части для ремонта получал от органов тыла, которые никакой ответственности за количество неисправных самолетов, находящихся в частях ВВС, не несли. Сложившееся положение было исправлено лишь ближе к окончанию обороны Ленинграда. В этот же период возросла нагрузка на проведение восстановительного ремонта. Так, за весь 1943 г. инженерно-авиационная служба

5-го, 6-го и 96-го РАБ обслужила 87 авиаполков общей численностью 1567 самолетов<sup>33</sup>. Аналогичная ситуация за 1944 г. — 123 авиаполка общей численностью 1968 самолетов<sup>34</sup>.

Рассматривая деятельность инженерной службы авиационного тыла, необходимо обратиться к общему количеству материальной части ВВС Северного, а затем Ленинградского фронтов (табл. 1). На 22 июня 1941 г. в распоряжении ВВС ЛВО состояло 1308 самолетов, 59 из которых находились в ремонте (больше 1000 самолетов из общего числа были устаревших типов)<sup>35</sup>.

В свою очередь, пополнение фронта с 22 июня по 12 августа составило 119 самолетов новых типов<sup>37</sup>. Одновременно с этим боевые и небоевые потери ВВС фронта за обозначенный период составили 607 самолетов (43% от общего числа)<sup>38</sup>. Только за первые шесть месяцев войны было потеряно 1335 самолетов, из которых 278 (21%) — небоевые потери<sup>39</sup>. За тот же период фронт пополнили 525 самолетов. Таким образом, при условии что некоторая часть самолетов была отремонтирована, общая численность безвозвратных потерь материальной части составила 54%<sup>40</sup>. Следует также отметить, что значительная разница в численности авиации летом и осенью 1941 г. обусловлена разделением Северного фронта на Ленинградский и Карельский фронты.

*Таблица 1*  
**Численность материальной части ВВС Ленинградского фронта  
 (13-й воздушной армии)<sup>36</sup>**

Дата	Общее количество самолетов	Количество неисправных самолетов
22 июня 1941 г.	1308	59
1 сентября 1941 г.	192, из них: 18 — бомбардировщики 174 — истребители	—
23 ноября 1941 г.	301	—
10 января 1942 г.	195, из них: 20 — бомбардировщики 5 — штурмовики 170 — истребители	—
5 августа 1942 г.	229	48
5 сентября 1942 г.	192	66 (из них 43 американских истребителя Р-40 <i>Tomahawk</i> с двигателями, не подлежащими ремонту)
25 ноября 1942 г.	222	—
1 июня 1943 г.	379	—
1 марта 1944 г.	757, из них: 249 — бомбардировщики 200 — штурмовики 268 — истребители 20 — разведчики 20 — корректировщики	—

На завершающем этапе обороны Ленинграда была широко развернута деятельность трофейно-технических рот. Так в 1943–1944 гг. было эвакуировано 1350 самолетов, из которых 1112 самолетов были советского производства, 210 производства стран союзников и только 28 самолетов германского производства<sup>41</sup>. Более тысячи самолетов было передано в ремонтные мастерские ВВС Ленинградского фронта, еще 112 самолетов поступило напрямую в летные части, а остальное — на заводы наркомата авиационной промышленности<sup>42</sup>. Вместе с этим усилиями минно-саперной службы было обезврежено и передано в распоряжение авиационного тыла более 30 тыс. пригодных боеприпасов различных видов<sup>43</sup>.

Немаловажной проблемой было размещение авиационной материальной части на ограниченном пространстве ленинградского аэроузла. Согласно Постановлению ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 25 февраля 1941 г. проводилась разработка плана по внедрению новой сети военных аэродромов на территории ЛВО<sup>44</sup>. Организации Главного управления аэродромного строительства вместе с инженерным отделом штаба ВВС Ленинградского военного округа начали работы на всех



аэродромах одновременно<sup>45</sup>. Это привело к скученному базированию авиации, ее демаскированию и резкому ограничению аэродромного маневра.

Общее количество аэродромов ЛВО на 22 июня 1941 г. равнялось 296 (табл. 2). В то же время полный список летных полей, вошедших в состав Северного фронта, насчитывает 90 аэродромов на территории округа — как готовых к использованию, так и находящихся в стадии строительства<sup>46</sup>. В течение первого месяца было введено в строй 65 летных полей (47 из которых новые). Строительство велось при помощи инженерно-аэродромных батальонов, Управления аэродромным строительством НКВД (далее — УАС НКВД), Облдоротдела с широким привлечением гражданского населения. Мобилизовано 4000 комсомольцев и 2000 колхозников с лошадьми. В начальный период число рабочих достигало 85 000 чел.<sup>47</sup>

*Таблица 2*  
Общее количество аэродромов ЛВО на 22 июня 1941 г.<sup>48</sup>

Аэродромы, подготовленные для трех-четырех авиаполков	Аэродромы, подготовленные для одного-двух авиаполков	Площадки с ограниченным стартом	Строящиеся аэродромы	Итого
41	208	11	36	296

В своих воспоминаниях командующий ВВС Ленинградского фронта А. А. Новиков охарактеризовал эпизод с вводом в эксплуатацию аэродромной сети летом 1941 г. как одно из главных обстоятельств, ограничивших успешное действие авиации<sup>49</sup>. В частности, он отмечает, что долгое время пытался добиться от руководителя УАС НКВД ввода в эксплуатацию аэродромов поочередно, чтобы не парализовать действия всех ВВС, не доводить до демаскировки авиации<sup>50</sup>. Однако по причине «указов сверху», которые не подлежали обсуждению, добиться более рациональных действий в этом отношении не получилось. Важным моментом, отражающим халатность действий органов внутренних дел, стал факт проведения строительных мероприятий без смет и планов по конкретным аэродромам<sup>51</sup>. Единственное, в чем смог заверить А. А. Новикова руководитель УАС НКВД, что рабочие стимулированы большими денежными выплатами и заинтересованы в скорейшем завершении работ<sup>52</sup>.

За первые два месяца войны противник сумел занять 32 аэродрома, что, безусловно, осложняло положение авиации Ленинградского фронта<sup>53</sup>. Личный состав БАО нередко принимал бой, прикрывая отступающие части<sup>54</sup>. Так, 29 октября 1941 г. был издан специальный приказ по 6-му РАБ о разработке мероприятий и создании команд по уничтожению мостов, аэродромов, укрытий, складов, и военного имущества на случай отхода войск<sup>55</sup>. Таким образом командование тыла ВВС Ленинградского фронта готовилось к возможности вынужденной сдачи города. Однако существовали и аналогичные планы по дальнейшим действиям в случае прорыва блокады и наступления Красной Армии.

К моменту окончательной стабилизации фронтовой линии в распоряжении ВВС внутри кольца блокады находилась крайне ограниченная аэродромная сеть,

насчитывающая лишь 15 аэродромов: Комендантский, Горская, Каменка, Левашово, Касимово, Парголово, Сосновка, Новая, Янино, Смольная, Углово, Манушкино, Гражданка, Павлово, Кудрово. С севера РАБ граничил с линией фронта 23-й армии, с юга — с линией фронта 42-й и 55-й армий<sup>56</sup>. Вплоть до момента полного освобождения Ленинграда от немецкой осады отдел аэродромного строительства работал над реконструкцией и дооборудованием летных полей.

После успешного проведения операции по освобождению территории Ленинградской области всего за два месяца было подготовлено и введено в строй 64 аэродрома, 40 из которых были разминированы после освобождения от противника<sup>57</sup>. Общим итогом Великой Отечественной войны для отдела аэродромного строительства стало введение в строй 253 летных полей, 32 взлетно-посадочных полос, 1245 защитных укрытий для самолетов и около 3600 иных сооружений<sup>58</sup>.

Тесно связана с проведением строительства аэродромов маскировочная служба тыла. Общее количество постоянно действовавших ложных аэродромов варьировалось в годы войны от 19 до 23<sup>59</sup>. Численность макетов самолетов на этих аэродромах достигала 350 единиц.

Отдельно следует отметить деятельность санитарной службы тыла ВВС Ленинградского фронта. После преодоления угрозы смертности от постоянного недоедания резко начинает расти и процент выздоровевших от дистрофии (табл. 3). В общей сложности за время Великой Отечественной войны количество заболевших алиментарными истощениями, в том числе алиментарной дистрофией<sup>60</sup>, насчитывало 3930 чел. из которых умерло 103 чел<sup>61</sup>. В 1942 г. при сохранении общего процента пострадавших в бою заметно повысился (до 28 %) уровень пострадавших при авариях самолетов<sup>62</sup>.

Помимо безвозвратных и санитарных потерь определенное место занимала и проблема дезертирства. В общей сложности за годы войны было зафиксировано 40 подтвержденных случаев совершения воинского преступления<sup>64</sup>. Сразу 29 из них пришлось на первые шесть месяцев войны и еще 11 случаев произошли в 1942 г.

Обеспечение боевой работы советских бомбардировщиков осуществлялось и усилиями химической службы ВВС. За годы обороны Ленинграда было проведено 669 самолетовылетов с химическими боеприпасами<sup>65</sup>, в том числе было сброшено на противника: ампул АЖ-2 — 147 620 единиц, гранулированного фосфора — 10 т, дымовых смесей — 18,5 т<sup>66</sup>.

Рассматривая непосредственное участие личного состава тыловых авиационных частей в обороне Ленинграда, нельзя не отметить особую роль функционирования дороги по льду Ладожского озера. Это обстоятельство стало единственным исключением, ради которого значительная часть техники, в основном грузовые автомобили, использовалась не по назначению действий ВВС, а была занята перевозками. Силами авиационного тыла перевезено 19 067,6 т различных материалов и продовольствия. В обратную сторону, из Ленинграда, эвакуировано 3897 чел. гражданского населения<sup>67</sup>.

Подводя общий итог деятельности авиационного тыла Ленинградского фронта в годы обороны Ленинграда, следует отметить, что начало Великой Отечественной войны стало наиболее тяжелым периодом. К 22 июня 1941 г. укомплектованность новых РАБ личным составом оценивалась лишь в 25,2 % от необходимой по штату<sup>68</sup>.



Таблица 3

Потери среди летного и технического персонала ВВС Ленинградского фронта (13-й воздушной армии) в годы обороны Ленинграда<sup>63</sup>

Санитарные потери за период 22 июня — 1 октября 1941 г.			Подтвержденные безвозвратные боевые потери технического персонала за период 22 июня 1941 г. — 22 июня 1944 г.	
Летный состав	Причины санитарных потерь летного состава	Технический персонал	1941 г.	457 чел.
490 — летчиков 126 — штурманов	Воздушные сражения — 47,7% Зенитная артиллерия противника — 17,6% Небоевые аварии самолетов — 10,5% Налеты противника на аэродромы — 8,8% Аварийные посадки — 8,6% Инфекционные болезни — 4,2% Воздушный таран — 0,8% Прочие повреждения — 1,8%	Не менее 2000 чел.	1942 г.	2 чел.
			1943 г.	12 чел.
			1944 г.	53 чел.
			Итого	524 чел.

Более того, новый контингент состоял из призывников, полностью неподготовленных по специальности. В стадии реорганизации находилась общая структура управления авиационным тылом. В дальнейшем установление постоянной линии фронта под Ленинградом совпадает с полной стабилизацией в действиях подразделений авиационного тыла. Данное положение дел сохранялось вплоть до момента окончательного освобождения города от вражеской осады. В ходе наступательных операций 1944 г. напряженность в работе тыла 13-й воздушной армии многократно возросла по причине значительного количества перебазирований на новые аэродромы.

Таким образом, за годы Великой Отечественной войны авиационный тыл оформился как организационно самостоятельная система, имеющая свои органы управления, соединения, части, органы снабжения, ремонта, а также специальные части и подразделения. В период с 1941 по 1944 г. работниками тыла ВВС Ленинградского фронта, а затем 13-й воздушной армии было обеспечено 297 512 самолетовылетов<sup>69</sup>, что в условиях крайне ограниченного состава материальной части является показательным критерием оценки проведенной работы.

<sup>1</sup> Статья подготовлена при финансовой поддержке РГНФ в рамках проекта № 17-01-00346 «Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг.».

<sup>2</sup> См., напр.: *Авдеев И. В.* О работе тыла военно-воздушных сил Красной Армии в годы Великой Отечественной войны // Гуманитарный вестник. 2015. № 2. С. 348–355; *Бобров М. А., Козельский В. Н.* Тыл военно-воздушных сил Красной Армии, его работа и организация в годы Великой Отечественной войны // Вестник академии военных наук. 2007. № 2. С. 121–125; *Бородулин В. И., Шукарев В. П.* Опыт организации тылового обеспечения боевых действий авиационных соединений в годы Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. 1986. № 11. С. 41–60; История тыла российских вооруженных сил (XVIII–XX вв.). Кн. 3. Тыл Красной Армии в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. / под общ. ред. В. И. Исакова. СПб., 2000.

<sup>3</sup> См., напр.: *Габдуллин С. С., Попов Ж. И.* Тыл военно-воздушных сил Красной Армии в битве под Москвой // Вестник академии военных наук. 2011. № 3. С. 174–179; *Гуржий Ю. А.* Обеспечение боевых действий авиации Северо-Кавказского фронта весной и летом 1943 г. // Клио. 2011. № 5. С. 118–125.

<sup>4</sup> *Иноземцев И. Г.* Под крылом — Ленинград. М., 1978.

<sup>5</sup> Там же. С. 14.

<sup>6</sup> Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (далее — ЦАМО РФ). Ф. 362. Оп. 6169. Д. 6. Л. 20.

<sup>7</sup> Там же.

<sup>8</sup> Там же. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 1106. Л. 2–3.

<sup>9</sup> Там же.

<sup>10</sup> *Иноземцев И. Г.* Под крылом — Ленинград. С. 77.

<sup>11</sup> *Новиков А. А.* В небе Ленинграда. Записки командующего авиацией. М., 1970. С. 45.

<sup>12</sup> *Иноземцев И. Г.* Авиация в обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. 1941 — январь 1943 г.: дис. ... канд. ист. наук. Л., 1968. С. 93.

<sup>13</sup> ЦАМО РФ. Ф. 362. Оп. 6184. Д. 1. Л. 5.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Там же. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 985. Л. 17–20.

<sup>16</sup> Там же. Ф. 362. Оп. 6184. Д. 1. Л. 25

<sup>17</sup> Там же. Оп. 6169. Д. 41. Л. 289.

<sup>18</sup> *Иноземцев И. Г.* Авиация в обороне... С. 211.

<sup>19</sup> ЦАМО. Ф. 217. Оп. 1221. Ед. хр. 187 (оперативная сводка). URL: [www.podvignaroda.ru/?n=60152196](http://www.podvignaroda.ru/?n=60152196) (дата обращения: 19.04.2017); Там же (оперативная сводка к 08:00 25.06.1941). URL: [www.podvignaroda.ru/?n=60152194](http://www.podvignaroda.ru/?n=60152194) (дата обращения: 19.04.2017).

<sup>20</sup> В распоряжение Северного фронта поступило более ста истребителей МиГ-3 (см.: *Шелелев А. Л.* В небе и на земле. М., 1974. С. 84).

<sup>21</sup> Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / сост. Н. И. Алабин. М., 1968. С. 93.

<sup>22</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 1193. Л. 2.

<sup>23</sup> Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (далее — ЦГАИПД СПб). Ф. 25. Оп. 2а. Д. 145. Л. 78.

<sup>24</sup> Там же. Д. 146. Л. 6.

<sup>25</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 1066. Л. 49.

<sup>26</sup> ЦГАИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2а. Д. 147. Л. 119; Там же. Д. 150. Л. 28.

<sup>27</sup> Там же. Д. 153. Л. 13.

<sup>28</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 1193. Л. 2–11.

<sup>29</sup> ЦГАИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2а. Д. 158. Л. 148.

<sup>30</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 1166. Л. 66.

<sup>31</sup> Там же. Д. 1193. Л. 2–11.

<sup>32</sup> Там же.

<sup>33</sup> Там же. Ф. 362. Оп. 6184. Д. 1. Л. 61.

<sup>34</sup> Там же.

<sup>35</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 11. Л. 45.

- <sup>36</sup> Там же. Д. 63. Л. 27, 48; Д. 67. Л. 5; Д. 185. Л. 23; Ф. 362. Оп. 6169. Д. 6. Л. 105.; Д. 31. Л. 305; Д. 41. Л. 104, 175; Д. 84. Л. 5.
- <sup>37</sup> Там же. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 11. Л. 45.
- <sup>38</sup> Новиков А. А. В небе Ленинграда... С. 75.
- <sup>39</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 63. Л. 44.
- <sup>40</sup> Советские военно-воздушные силы... С. 211.
- <sup>41</sup> ЦАМО РФ. Ф. 362. Оп. 6184. Д. 1. Л. 80–82.
- <sup>42</sup> Там же.
- <sup>43</sup> Там же.
- <sup>44</sup> *Иноземцев И. Г.* Под крылом — Ленинград. С. 28.
- <sup>45</sup> Там же. С. 33.
- <sup>46</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Ед. хр. 187 (список аэродромов с присвоением условных номеров для боевой работы). URL: [www.podvignaroda.ru/?n=60152202](http://www.podvignaroda.ru/?n=60152202) (дата обращения: 19.04.2017).
- <sup>47</sup> Там же. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 1086. Л. 5–7.
- <sup>48</sup> ЦАМО РФ. Ф. 362. Оп. 6184. Д. 1. Л. 17.
- <sup>49</sup> Новиков А. А. В небе Ленинграда... С. 66.
- <sup>50</sup> Там же. С. 67.
- <sup>51</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 986. Л. 177.
- <sup>52</sup> Новиков А. А. В небе Ленинграда... С. 67.
- <sup>53</sup> ЦАМО РФ. Ф. 362. Оп. 6184. Д. 1. Л. 67.
- <sup>54</sup> Воспоминания ветеранов Великой Отечественной Войны. Интервью с Н. Д. Сергеевым. Опубликовано 4 ноября 2011 г. URL: <http://iremember.ru/memoirs/letno-tekh-sostav/sergeev-nikolay-dmitrievich/> (дата обращения 19.04.2017).
- <sup>55</sup> ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 985. Л. 117.
- <sup>56</sup> Там же. Л. 128
- <sup>57</sup> Там же. Ф. 362. Оп. 6184. Д. 1. Л. 72.
- <sup>58</sup> Там же. Л. 76.
- <sup>59</sup> Там же. Л. 79.
- <sup>60</sup> Подробнее см.: Жизнь и смерть в заблокированном Ленинграде: историко-медицинский аспект / отв. ред. А. Р. Дзенискевич. СПб., 2001.
- <sup>61</sup> ЦАМО РФ. Ф. 362. Оп. 6184. Д. 1. Л. 105.
- <sup>62</sup> Там же. Л. 107.
- <sup>63</sup> Там же. Л. 104, 160.
- <sup>64</sup> Тыл Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / под общ. ред. С. К. Куркоткина. М., 1977. С. 412.
- <sup>65</sup> ЦАМО РФ. Ф. 362. Оп. 6184. Д. 1. Л. 99.
- <sup>66</sup> Там же. Л. 101.
- <sup>67</sup> Там же. Л. 37.
- <sup>68</sup> *Иноземцев И. Г.* Авиация в обороне... С. 24.
- <sup>69</sup> ЦАМО РФ. Ф. 362. Оп. 6184. Д. 1. Л. 50.

## ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

*Пригодич Н. Д.* Тыловое обеспечение действий авиации Ленинградского фронта в период блокады Ленинграда // Новейшая история России. 2017. № 4 (21). С. 32–44. УДК 94(47).084.8

*Аннотация:* В статье раскрывается процесс тылового обеспечения действий авиации Ленинградского фронта в период 1941–1944 гг. Основной источниковой базой исследования послужили документы Центрального архива министерства обороны и Центрального Государственного архива историко-политических документов Санкт-Петербурга. Начало Великой Отечественной войны стало для соединений тыла Военно-воздушных сил Ленинградского военного округа наиболее тяжелым

периодом. Находясь в стадии реорганизации основного принципа собственной структуры, в рамках формирования новых подразделений, авиационный тыл не был готов к обеспечению ведения боевых действий. В дальнейшем установление постоянной линии фронта под Ленинградом совпадает с полной стабилизацией в действиях подразделений авиационного тыла. В ходе наступательных операций 1944 г. напряженность в работе тыла 13-й воздушной армии многократно возросла по причине значительного количества перебазирований на новые аэродромы. Уже на первом этапе обороны Ленинграда возникла серьезная проблема, связанная с отсутствием возможности проведения большого объема работ по восстановительному ремонту самолетов. Решение было найдено лишь с помощью партийного руководства города, которое мобилизовало производственные мощности ленинградских заводов на помощь фронту. В статье основное внимание акцентировано на становлении системы управления тылом Военно-воздушных сил в ходе первого этапа ведения боевых действий, а также на трансформации сложившейся конструкции в период формирования 13-й воздушной армии. Отдельно рассмотрены вопросы размещения действующей авиации на аэродромах ленинградского аэроузла, их количество и особенности сооружения. Продемонстрирована динамика изменения количества материальной части ВВС Ленинградского фронта.

**Ключевые слова:** оборона Ленинграда, Военно-воздушные силы, авиационный тыл, Ленинградский фронт, 13-я воздушная армия.

**Сведения об авторе:** Пригодич Н. Д. — Российская национальная библиотека (Санкт-Петербург, Россия); ndprigodich@gmail.com.

#### FOR CITATION

Prigodich N. D. Logistical Support of Air Operations of the Leningrad Front During the Siege of Leningrad, *Modern History of Russia*, no. 4, 2017, pp. 32–44.

**Abstract:** The article reveals the process of logistic support of air operations the Leningrad front in the period 1941–1944. Historical database is the archive of the Ministry of defense and the historic archive of St. Petersburg. The beginning of the great Patriotic war became for connections in the rear of the air force of the Leningrad military district, the most severe period. While in reorganization, within the formation of new units, the rear of the aircraft was not ready to ensure the conduct of hostilities. Further, the establishment of a permanent front line near Leningrad coincides with complete stabilization in the operating units of the aviation rear guard. During offensive operations in 1944, complexity in the rear of the 13-th air army has increased manifold due to the large number of transfers to new airfields. At the first stage of the defense of Leningrad was a serious problem of the lack of the ability for a large volume of aircraft maintenance work. The solution was found only with the help of Party leadership of the city, which mobilized the production capacity of the Leningrad factories to help the front. In addition, the article demonstrates the dynamics of changes in the number of aircraft of the air force of the Leningrad front during the war.

**Keywords:** Defense of Leningrad, Air Force, Aircraft Rear, Leningrad Front, 13<sup>th</sup> Air Army.

**Author:** Prigodich N. D. — National library of Russia (St. Petersburg, Russia); ndprigodich@gmail.com.

#### References:

- Avdeev I. V. 'O rabote tyła voenno-vozdushnyh sil Krasnoj Armii v gody Velikoj Otechestvennoj vojny', *Gumanitarnyi vestnik*, no. 2, 2015.
- Bobrov M. A., Kozelskiy V. N. 'Tyl voenno-vozdushnyh sil Krasnoj Armii, ego rabota i organizaciya v gody Velikoj Otechestvennoj vojny', *Vestnik akademii voennykh nauk*, no. 2, 2007.
- Borodulin V. I., Shchukarev V. P. 'Opyt organizacii tylovogo obespecheniya boevykh dejstvij aviacionnyh soedinenij v gody Velikoj Otechestvennoj vojny', *Voенно-istoricheskiy zhurnal*, no. 11, 1986.
- Gabdulin S. S., Popov Zh. I. 'Tyl voenno-vozdushnyh sil Krasnoj Armii v bitve pod Moskvoy', *Vestnik akademii voennykh nauk*, no. 3, 2011.
- Gurzhii Yu. A. 'Obespechenie boevykh dejstvij aviacii Severo-kavkazskogo fronta vesnoj i letom 1943 g.', *Klio*, no. 5, 2011.

- Inozemcev I. G. *Aviaciya v oborone Leningrada v gody Velikoj Otechestvennoj vojny. 1941 — yanvar' 1943 g.* [PhD diss.]. (Leningrad, 1968).
- Inozemtsev I. G. *Pod krylom — Leningrad* (Moscow, 1978).
- Istoriya tyla rossijskikh vooruzhennyh sil (XVIII — XX vv.)*, Book 3: *Tyl Krasnoj armii v gody Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1945 gg.*, Ed. V. I. Isakov. (St. Petersburg, 2000).
- Novikov A. A. *V nebe Leningrada. Zapiski komanduyushchego aviaciej* (Moscow, 1970).
- Shepelev A. L. *V nebe i na zemle* (Moscow, 1974).
- Sovetskie voenno-vozdushnye sily v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg.*, Ed. N. I. Alabin (Moscow, 1968).
- Tyl Sovetskikh Vooruzhennyh Sil v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg.*, Ed. S. K. Kurkotkin (Moscow, 1977).
- Zhizn i smert v blokirovannom Leningrade: Istoriko-medicinskij aspekt*, Ed. A. R. Dzenishevich (St. Petersburg, 2001).