

В. А. Мосунов

Удары авиации противника по «Дороге жизни» и планирование операций по ее уничтожению в ноябре 1941 — январе 1942 г.

В августе 1941 г. войска 16-й армии перерезали Октябрьскую железную дорогу, захватив ст. Чудово, а после захвата ст. Мга и выхода войск группы армий «Север» к Шлиссельбургу прямая связь Ленинграда с тылом страны окончательно прервалась.

Зарубежные историки тщательно изучили многие вопросы планирования военной кампании против СССР и связанные с ней решения о проведении истребительной политики на оккупированной территории. Решения немецкого руководства о судьбе Ленинграда и его населения целиком укладывались в рамки истребительной политики и планов по экономическому использованию оккупированной территории СССР¹. Попытки немецкого командования организовать удары по советским коммуникациям на Ладожском озере известны в основном из работы В. М. Ковальчука². Однако во время подготовки своего труда он мог пользоваться лишь довольно ограниченным набором источников. Многочисленные труды советских военных историков о действиях авиации и зенитной артиллерии в Битве за Ленинград обычно представляют собой перечисление различных свидетельств о боевой деятельности советских военно-воздушных сил и противовоздушной обороны с примерно одинаковыми выводами о их высокой эффективности³. Одним из немногих исключений здесь является коллективная работа о истории 1-й гвардейской истребительной авиационной дивизии авиации КБФ⁴. В составе этой дивизии был истребительный авиаполк, прикрывавший зимой 1941–1942 гг. дорогу через Ладогу.

Авторы привели ряд свидетельств о боевой деятельности 13-го гвардейского истребительного полка, упомянув о неудачах летчиков полка. Работы зарубежных историков авиации в основном являются кратким пересказом описаний действий немецких истребительных частей. Далее этого авторы обычно не заходят, однако накопленный ими фактический материал редко использовался отечественными исследователями⁵.

Исследователи почти не касались темы планирования операций войск ГА «Север», целью которых являлось уничтожение трассы по льду Ладожского озера. Стоит признать, что вопросы, связанные с тем, как командование противника планировало сорвать снабжение Ленинграда в ноябре–январе 1942 г., являются одной из малоизученных страниц обороны Ленинграда.

Большинство документов, где отражена боевая деятельность частей и соединений Люфтваффе, оказались утраченными. Частично реконструировать цели и задачи для частей 1-го Воздушного флота позволяют донесения офицера связи Люфтваффе. Эти донесения ежедневно отправлялись в штабы 16-й и 18-й армий. Наиболее полная подборка этих донесений сохранилась в документах 16-й армии⁶. К сожалению, в донесениях не дано конкретного количества вылетов, выполненных именно для ударов по ледовой дороге. Само количество боевых вылетов тоже обычно не приводится. Вместо этого в одном из разделов донесения дается количество ударных самолетов, истребителей и других машин, совершавших боевые вылеты в этот день. Из донесения можно получить информацию о том объеме задач, которые выполняли немецкие летчики. Существующая литература по истории Люфтваффе позволяет уточнить ряд эпизодов, боевой состав авиации отдельно взятого соединения и т. д.

Планирование действий сухопутных войск против трассы снабжения было реконструировано с помощью сохранившихся документов ГА «Север» и 18-й армии. Кроме этого, в переписке оперативного отдела и подчиненных ему армейских корпусов обнаруживается часть составленных по распоряжению свыше планов действий, оценок обстановки и т. д.

В данной работе мы рассмотрим, какие усилия предпринимало командование противника в период второй половины ноября 1941 — января 1942 г., чтобы сорвать работу трассы и как на это повлияла общая обстановка на Северо-Западном направлении.

В ноябре 1941 г. войска 16-й армии захватили Тихвин, перерезали железную дорогу Тихвин–Волхов и едва не вышли к берегу Ладоги севернее поселка Шум. К концу месяца существовала реальная угроза уничтожения войск Красной армии за пределами кольца блокады и полного прекращения доставки грузов в город. Продовольственное положение Ленинграда в этот момент уже стало критическим. Не менее сложным было положение и с топливом⁷. Еще одним негативным фактором явилось то, что период навигации на Ладожском озере подходил к концу. Когда озеро в ноябре 1941 г. начало замерзать, советское ру-

ководство предприняло попытки создания дороги по льду Ладоги, по которой предполагалось наладить доставку грузов в Ленинград.

К середине ноября 1941 г., в оставшихся под Ленинградом двух группах 54-й эскадры количество исправных истребителей колебалось от 22 до 30 с лишним⁸. В составе 1-го Воздушного флота также оставалось около 60 исправных ударных самолетов из состава 1-й, 4-й и 77-й бомбардировочных эскадр⁹. Таким образом, немцы не имели серьезного численного превосходства над авиацией Ленинградского фронта, но качественное превосходство было на стороне противника. Оценка численности самолетов в работе К. Бергстрёма подтверждается. Получается, что ко второй половине ноября командование противника могло рассчитывать всего примерно на 100 боевых самолетов. Единственным преимуществом противника являлось то, что это были современные боевые машины с опытными экипажами¹⁰. Этими силами 1-й Воздушный флот поддерживал действия 16-й и 18-й армий на участке от Ладожского озера до южной границы тогдашней Ленинградской области. К этому времени немецкие ВВС на советско-германском фронте, как и наземные войска, находились в условиях кризиса, связанного с потерей стратегической инициативы и полным провалом стратегии нацистского руководства на Восточном фронте, недостатком пополнений и трудными условиями зимы¹¹.

Начиная с сентября 1941 г. немецкая авиация относительно небольшими силами вела борьбу с судоходством на Ладожском озере. Й. Ганцемюллер приводит следующие данные: 29 сентября из штаба ГА «Север» в штаб 1-го воздушного флота пришло распоряжение в первую очередь наносить удары по кораблям на Ладожском озере. Для этого использовалась и немецкая морская авиация. Пик ее активности над Ладогой пришелся на октябрь — первую половину ноября 1941 г.¹² Во второй половине ноября ее сначала отправили в Германию, а потом перебросили в район Средиземного моря. Теперь над Ладожским озером действовали только части Люфтваффе.

Открытие движения по льду Ладоги не осталось незамеченным разведкой противника. Вскоре после его обнаружения, 26 ноября, начальник Генерального штаба побывал в штабе 16-й армии. Во время обсуждения обстановки он отметил, что движение, организованное по льду Ладоги, представляет собой попытки снабжения Ленинграда. Поэтому 1-му Воздушному флоту было приказано выделить дополнительные силы для нанесения ударов по ледовой дороге. В основном для этого были задействованы одномоторные истребители. В комментариях к своему переводу дневника Ф. Гальдера Ю. М. Лебедев отметил, что немецкое командование не сделало никаких выводов из факта обнаружения движения по льду Ладоги¹³. Приведенные им данные свидетельствуют, что в данном случае автор комментария допустил ошибку.

Об этом говорит целый ряд свидетельств из различных источников. Ханс Траутлофт, командир 54-й истребительной эскадры, сообщает в своем дневнике, что приказ атаковать транспортные средства на льду Ладоги был отдан

буквально с первых дней движения по льду¹⁴. В донесении офицера связи Люфтваффе за 26 ноября отмечается, что немецкие летчики отчитались об уничтожении около 10 машин и других средств передвижения на льду Ладоги¹⁵.

В течение нескольких последующих дней немецкая авиация почти не появлялась над Ладогой. Из-за сложившейся оперативной обстановки и резкого обострения ситуации у г. Волхова и Тихвина командование 1-го Воздушного флота было не в состоянии выделить большое количество самолетов для этой цели. Большая часть усилий немецкой авиации была направлена на непосредственную поддержку сухопутных войск. Сложные погодные условия также ограничивали активность немецкой авиации. Новые удары по трассе были нанесены 30 ноября. Советские наблюдатели определили немецкие машины как Me-109 и Ju-88. Их количество составило 9 и 7 машин. Затем наступившая непогода на несколько дней приковала немецкую авиацию к земле.

Погода также влияла и на работу только созданной дороги по льду озера. В конце ноября 1941 г. работа автотранспорта оказалась серьезно осложнена оттепелью. Из работы В. М. Ковальчука известно, что основные потери автотранспорта на ледовой трассе происходили вследствие трудных условий ее эксплуатации. Он приводит следующие данные: на 29 ноября 1941 г. было потеряно 52 автомашины (из них 9 затонули, 41 провалилась частично, 2 разбиты авиацией противника) и 60 лошадей. К 6 декабря потери еще возросли и составили уже 126 автомашин¹⁶.

В декабре 1941 г. командующий 1-м Воздушным флотом приказал вести над Ладогой вооруженное патрулирование¹⁷. Оборону трассы от нападений с воздуха обеспечивал ряд частей ВВС Ленинградского фронта и Балтийского флота. Советское командование 8 декабря дополнительно выделило для обороны трассы 27 самолетов 13-го истребительного авиаполка и 13-й авиаэскадрильи из состава ВВС КБФ и 159-й истребительный авиаполк 39-й авиационной дивизии. Всего было выделено 47 самолетов¹⁸. С 12 декабря этими силами летчики должны были защищать трассу снабжения. Относительно современными могли считаться только машины 159-го полка. Он был вооружен машинами американского производства Р-40. Ранние модификации этого истребителя уже эксплуатировались в ВВС Великобритании, английские летчики признавали положительные качества этой машины, но при этом говорили, что самолет уступает новейшим немецким истребителям и мало пригоден для боя с ними¹⁹.

Самолеты И-16 из состава ВВС КБФ сильно уступали в скорости большинству немецких самолетов. По своим летным данным они не могли выполнять задачи по прикрытию трассы. И. Г. Иноземцев еще упоминает 123-й истребительный авиаполк, выделенный для прикрытия трассы²⁰. Он также был вооружен истребителями И-16. Таким образом, советские летчики над Ладогой оказались в крайне невыгодном положении. Их истребители уступали в скорости самолетам противника, они были жестко привязаны к объекту прикрытия, что сковывало инициативу советских пилотов и отдавало ее в руки немецких пило-

тов. В это время система ПВО только что созданной дороги лишь создавалась, поэтому система оповещения была малоэффективной.

К счастью, противник был не в состоянии наносить удары по советским коммуникациям каждый день и собирать для этого большие группы ударных самолетов. Новый период активности немецкой авиации над Ладожским озером начался с улучшением погоды после 10 декабря. Сводки офицера связи 1-го Воздушного флота дают следующую картину ударов немецкой авиации по ледовой трассе и пунктам погрузки и выгрузки грузов на берегах озера:

12 декабря — наносили удары по аэродромам и по ледовой трассе.

15 декабря — 3 машины уничтожено.

16 декабря — бомбили Новую Ладогу.

17 декабря — 13 машин уничтожено, 3 сбито истребителями.

Из анализа ежедневных донесений становится понятно, что налеты осуществлялись далеко на каждый день. 21 декабря ОКХ поставило задачу сосредоточить усилия бомбардировочной авиации на действиях против участка железной дороги Тихвин–Волхов и далее, на восток²¹. Небольшая часть истребителей 54-й эскадры выполняла задачу по охоте за паровозами на этом участке²². Удары по железнодорожной линии от берега Ладоги до Ленинграда немцы почти не наносили.

В последующие дни группы немецких истребителей и бомбардировщиков продолжали появляться над Ладогой, когда им позволяла погода и складывающаяся на фронте обстановка. 24 декабря немцы действовали наиболее активно. В донесении было заявлено о 50 уничтоженных машин на «северной» и «средней» дорогах через Ладогу. Советские наблюдатели насчитали до 70 немецких самолетов над Ладогой в этот день²³. Притом немцы не встретили серьезного противодействия. Об этом говорят и сводки управления ВВС Ленфронта²⁴.

Опубликованные В. М. Ковальчуком данные показывают, что немецкая авиация в это время не смогла сорвать перевозки грузов для Ленинграда. Только за 24 декабря было перевезено 750,5 т грузов. В последующие дни крайне неблагоприятная погода приковала к земле немецкую авиацию. Следующий пик ее активности над Ладогой пришелся на конец месяца. В. М. Ковальчук приводит следующие данные.

«Только за 28 и 29 декабря фашистской авиацией было разбито 13 автомашин, убито 7 и тяжело ранено 3 человека. Ввиду этих обстоятельств 28 и 29 декабря ледовая трасса продолжительное время была даже закрыта для движения автотранспорта»²⁵.

Приведенная выше цитата подтверждается данными о потерях из-за ударов противника, приведенными в работе П. Ф. Гладких. За 28 и 29 декабря при налетах немецкой авиации на ледовую трассу было убито и ранено около 200 человек²⁶.

В донесениях офицера связи 1-го Воздушного флота приводятся данные о том, что 26–27 декабря немецкая авиация выполняла лишь отдельные вылеты

из-за непогоды. 28 декабря погода улучшилась. Но это улучшение в меньшей мере касалось Ладожского озера. 28 декабря немецкие летчики в основном наносили удары по транспортным средствам у западного и восточного берегов Ладожского озера, на следующий день ударам подверглись и транспортные средства на самой ледовой дороге²⁷. В эти дни немецкие летчики почти не встречали серьезного противодействия в воздухе. Например, 28 декабря только четыре истребителя МиГ-3 прикрывали трассу²⁸.

Воздушные бои над Ладогой показали, что немецкие пилоты оставались грозными противниками. Обратимся ко многим работам советских и постсоветских историков, где приводятся данные о многочисленных воздушных победах, одержанных советскими летчиками над Ладогой²⁹. В то же время ряд современных авторов приводит сведения, что противник нанес значительные потери советским авиачастям, которые прикрывали коммуникации по льду Ладоги³⁰. Например, в ходе воздушных боев, произошедших 1 января, тяжелые потери понесли летчики КБФ³¹. Собственные потери противника в истребителях за этот день составили только один поврежденный самолет. Сочетание технического превосходства, высокой выучки пилотов и превосходства в тактике давало немцам серьезные преимущества. К счастью, исход воздушных боев не являлся решающим фактором для усиления или ослабления ударов немецкой авиации по «Дороге жизни». И. Г. Иноземцев приводит данные, что в декабре 1941 г. на береговые базы Коккореево, Кобона, Новая Ладога было произведено 12 нападений и на автотранспорт на льду — 14³². Таким образом, удары были не ежедневными. Их интенсивность зависела от ситуации на фронте, а она для войск ГА «Север» продолжала ухудшаться.

Это утверждение может быть доказано материалами переписки, обнаруженной в документах 18-й армии. Командование 18-й армии в конце декабря 1941 г. было крайне недовольно распределением усилий авиации 1-го Воздушного флота. Там считали, что летчики уделяют недостаточное внимание вопросам непосредственной поддержки войск. Еще 25 декабря командующий 18-й армией во время переговоров с офицером из штаба 1-го Воздушного флота указал, что перевозки по Ладоге для ее летчиков будут являться запасной целью. Основной задачей для немецких летчиков теперь была непосредственная поддержка войск на поле боя³³.

4 января 1942 г. штаб 18-й армии подготовил доклад о недостатках в действиях авиации и представил его в штаб ГА «Север»³⁴. 5 января командующий ГА «Север» Вильгельм фон Лееб приказал сосредоточить усилия авиации на непосредственной поддержке сухопутных войск³⁵. Вследствие этого удары по «Дороге жизни» и по Кобоне и Осиновцу вскоре были почти полностью прекращены. Самолеты 1-го Воздушного флота сделали за январь всего семь боевых вылетов для ударов по трассе по льду Ладоги и 45 боевых вылетов для ударов по отрезку железной дороги Волховстрой–Тихвин³⁶.

Общее советское наступление и сложившаяся ситуация вскоре заставили немецкое командование почти целиком отказаться от продолжения ударов авиации по коммуникациям Ленинграда. Ударная авиация 1-го Воздушного флота была полностью переориентирована на поддержку сухопутных войск. Продолжались только относительно слабые удары по железнодорожным линиям в тылу Северо-Западного и Волховского фронтов³⁷. 1-й Воздушный флот смог вернуться к ударам по советским коммуникациям только в мае 1942 г.

Командование противника не собиралось ограничиваться одними действиями своей авиации над Ладогой. 20 декабря из ОКХ в штаб ГА «Север» передали требование А. Гитлера, чтобы трасса по льду Ладоги была перерезана «партизанскими действиями»³⁸.

23 декабря 1941 г. в штаб ГА поступил приказ верховного командования вооруженных сил. В нем ставилась задача провести наступление с целью прервать сообщение Ленинграда с Большой землей. Идея заключалась в том, чтобы силами танковой дивизии выйти на западный берег Ладожского озера в те районы, куда поступают грузы, перевозимые по льду Ладоги³⁹.

Штаб армии 25 декабря отправил в штаб XXVIII корпуса следующие распоряжения. В них говорилось, что моторизованные и танковые части должны использоваться для наступления в район Коккореево на западном берегу Ладожского озера и через р. Нева. Штабу 8-й танковой дивизии была поставлена задача провести рекогносцировку участка р. Нева от Шлиссельбурга до Песков, чтобы оценить возможность передвижения техники по льду и движения танков по льду Ладоги.

В штабе XXVIII корпуса должны были оценить вероятность наступления силами одной или двух пехотных дивизий через Неву. Обо всем этом требовалось доложить в ближайшие дни, крайний срок был установлен 30 декабря 1941 г.

Вечером 26 декабря на поставленные вопросы стали поступать первые ответы. В штаб 18-й армии сообщили, что для участия в операции против ледовой дороги лучше использовать горнострелковый полк. Этими силами, при поддержке танков, предполагалось занять острова Зеленцы⁴⁰. Немцы считали, что на островах существуют хранилища продовольствия, которые предполагалось сжечь.

Вскоре Герберт Лох представил доклад о вариантах действий своих войск в связи с попытками сорвать снабжение Ленинграда. По поводу наступления по льду Ладоги было высказано следующее мнение. Из трех предложенных вариантов, среди которых был удар в направлении Кобоны, захват островов Зеленцы и наступление на Осиневец, штаб корпуса считал самым перспективным именно удар на Осиневец. В докладе признавалась возможность операции с форсированием Невы по льду, но при этом были указаны и некоторые сложности, с которыми придется столкнуться. Так, отмечались возможные трудности с форсированием из-за высокого берега. Это означало постройку спусков для техники. Особенную трудность представляло выделение дополнительных сил для такой операции. Авторы доклада также делали акцент на недостатке сил у корпусного

командования для проведения такой операции. В докладе говорилось о переброске как минимум еще одной свежей дивизии. Также специально оговаривалось, что целью операции должно быть соединение с финнами. Сам Г. Лох считал обязательным условием успеха этой операции общее наступление 18-й армии на Ленинград⁴¹. Обстоятельства пока складывались так, что подобная крупномасштабная операция оказалась невозможна. Войска XXVIII армейского корпуса всё сильнее втягивались в ожесточенные бои у Погостья. После начала наступления Северо-Западного и Волховского фронтов положение войск ГА «Север» стало критическим. О каких-либо масштабных операциях против Ленинграда или путей его сообщения пришлось забыть на ближайшие несколько месяцев. Со второй половины января только несколько батарей из состава артиллерии XXVIII армейского корпуса продолжали обстреливать ледовую трассу⁴². Кроме этого, существовали планы проведения локальной операции силами 227-й пехотной дивизии, входившей в состав XXVIII корпуса⁴³. Для этого должен был быть использован ее внештатный дивизион самоходной артиллерии. Целью операции было нанесение короткого и быстрого удара с целью уничтожения советских подвижных средств и укреплений на льду. После того как в феврале 1942 г. снова обострилась ситуация у Погостья, операция была отменена, а дивизион самоходных орудий был отправлен в район Погостья.

Таким образом, в обоих случаях решающим фактором для срыва немецких планов оказалась общая обстановка конца декабря 1941 — января 1942 г. и контр-наступление войск Красной армии. Немецкая авиация имела определенные шансы на то, чтобы серьезно затруднить снабжение города и фронта. Однако постоянная необходимость задействовать авиачасти для непосредственной поддержки войск на поле боя вынудили немецкое командование отказаться от постоянных ударов по «Дороге жизни». Плохие метеоусловия также ограничивали активность противника над Ладогой. Общее наступление войск Красной армии на Северо-Западном направлении в январе 1942 г. заставило командование противника отказаться от других планов нанести ударов по коммуникациям Ленинграда.

За предоставленные книги о боевой деятельности истребительных частей Люфтваффе автор выражает особую благодарность Владимиру Петрову и Михаилу Тимину.

¹ *Mueller R.-D.* From Economic Alliance to a war of colonial exploitation // *Germany and the Second World War*. Vol. 4. The attack on the Soviet Union / Ed. by Horst Boog. 1996. P. 188; *Kay A.* 1) "The purpose of the Russian Campaign is the Decimation of the Slavic population by Thirty Million": The radicalization of German food policy in early 1941 // *Nazi policy on the Eastern front, 1941*. Rochester, 2012. P. 110–111; 2) *Exploitation, resettlement, mass murder. Political and economic planning for German occupation in the Soviet Union*. New York, 2006. P. 185.

- ² Ковальчук В. М. Ленинград и «Большая земля». Л., 1974.
- ³ Иноземцев И. Г. Под крылом — Ленинград. М., 1979. С. 89; Дворянский Е. М., Ярошенко А. А. В огненном кольце. Таллин, 1977; Светлишин Н. А. Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне. М., 1979. С. 74–75.
- ⁴ Конев В. Н., Мясников Ю. А., Цанов И. И. Гвардейцы Балтики крылатой. М., 2006.
- ⁵ Bergstrom C., Michailov A. Black Cross / Red Star: The Air War Over the Eastern Front. Vol. 2: Resurgence. January–June 1942. 2001.
- ⁶ См. National Archives and Records Administration (NARA). Т. 312. R. 546.
- ⁷ Дзенискевич А. Р., Ковальчук В. М., Соболев Г. Л., Цамутали А. Н., Шишкин В. А. Непокоренный Ленинград. Краткий очерк истории города в период Великой Отечественной войны. Л., 1970. С. 134–135, 149.
- ⁸ Bock W., Prien J., Rodeike P., Stemmer G. Die Jagdrfliegervebaende der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Тl. 6/II. Unternehmen “Barbarossa”. Einsatz im Osten — 22.6 bis 5.12. 1941. 2003. S. 198.
- ⁹ Price A. Kampfllieger Bombers of the Luftwaffe. Vol. 3. January 1942 — September 1943. Georgetown, 2005. P. 196.
- ¹⁰ Bergstrom C., Michailov A. Black Cross / Red Star. P. 56.
- ¹¹ Подробнее см.: Murray W. Strategy for Defeat. The Luftwaffe. 1933–1945. Alabama, 1983. P. 93, 113.
- ¹² NARA. Т. 312. R. 546. Fr. 8154640.
- ¹³ Ленинградский «блицкриг». На основе военных дневников высших офицеров вермахта генерал-фельдмаршала Вильгельма Риттера фон Лееба и генерал-полковника Франца Гальдера, 1941–1942 / Пер. и прим. Ю. М. Лебедева. М., 2011. С. 365.
- ¹⁴ Trautloft H. Kriegs-Tagebuch von Hannes Trautloft. Cruenherzjaeger im Luftkampf. 1940–1945. Zweibruecken, 2006. S. 156.
- ¹⁵ NARA. Т. 312. R. 546. Fr. 8154671.
- ¹⁶ См.: Ковальчук В. М. Ленинград и «Большая земля». С. 124.
- ¹⁷ Bergstrom C., Michailov A. Black Cross / Red Star. P. 56.
- ¹⁸ Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов. М., 2005. С. 242–243.
- ¹⁹ Molesworth C. Curtiss P-40. Long-nosed Tomahawks. Oxford, 2013. P. 22.
- ²⁰ Иноземцев И. Г. Под крылом — Ленинград. С. 90.
- ²¹ NARA. Т. 311. R. 54. Fr. 700596.
- ²² Bock W., Prien J., Rodeike P., Stemmer G. Die Jagdrfliegervebaende... S. 222.
- ²³ См.: Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 217. Оп. 1221. Д. 191. Л. 341.
- ²⁴ Там же. Л. 335–336, 340, 345–346.
- ²⁵ Ковальчук В. М. Ленинград и «Большая земля». С. 134.
- ²⁶ Гладких П. Ф. Здравоохранение блокадного Ленинграда. Л., 1985. С. 153.
- ²⁷ NARA. Т. 312. R. 564. Fr. 8177162–8177167.
- ²⁸ Конев В. Н., Мясников Ю. А., Цанов И. И. Гвардейцы Балтики крылатой. С. 70.
- ²⁹ На защите города Ленина. Краткий исторический очерк войск ПВО Ленинграда (1917–1945) / Под общ. ред. В. А. Кравцова и П. И. Стукалова. Л., 1966. С. 168–170; Конев В. Н., Мясников Ю. А., Цанов И. И. Гвардейцы Балтики крылатой. С. 68–69.
- ³⁰ См.: Bergstrom C., Michailov A. Black Cross / Red Star.
- ³¹ Конев В. Н., Мясников Ю. А., Цанов И. И. Гвардейцы Балтики крылатой. С. 70–72.
- ³² Иноземцев И. Г. Под крылом — Ленинград. С. 91.
- ³³ NARA. Т. 312. R. 783. Fr. 8434250.
- ³⁴ Ibid. R. 808. Fr. 8465340.
- ³⁵ Ibid. R. 54. Fr. 7066674.
- ³⁶ Ibid. R. 136. Fr. 7181614.
- ³⁷ Plocher H. German air force versus Russia. 1966. P. 71–72.
- ³⁸ NARA. Т. 311. R. 54. Fr. 7066594.
- ³⁹ NARA. Т. 312. R. 799. Fr. 8454746.

- ⁴⁰ Ibid. R. 783. Fr. 8431318.
⁴¹ NARA. T. 314. R. 806. Fr. 661–664.
⁴² Ibid. Fr. 1197; T. 315. R. 1702. Fr. 108.
⁴³ NARA. T. 312. R. 1702. Fr. 177.

References.

- BERGSTROM C., MICHAÏLOV A. *Black Cross / Red Star: The Air War Over the Eastern Front*. Vol. 2: Resurgence. January–June 1942. 2001.
Blokada Leningrada documentach rassrechnennykh arkhivov [Leningrad Blockade in the documents from the declassified archives. In Russ.]. Moscow, 2005.
 BOCK W., PRIEN J., RODEIKE P., STEMMER G. *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945*. Tl. 6/II. Unternehmen “Barbarossa”. Einsatz im Osten — 22.6 bis 5.12. 1941. 2003.
 DVORYANSKIY E. M., YAROSHENKO A. A. *V ognennom kol'c*. [In the ring of fire. In Russ.]. Tallinn, 1977.
 DZENISKEVICH A. R., KOVAL'CHUK V. M., SOBOLEV G. L., TSAMUTALI A. N., SHISHKIN V. A. *Nepokorenniy Leningrad* [Unbowed Leningrad. In Russ.]. Leningrad, 1970.
Germany and the Second World War. Vol. 4. The attack on the Soviet Union / Ed. by Horst Boog. 1996.
 GLADKYH P. F. *Zdravoohranenie blokadnogo Leningrada* [Healthservice of besieged Leningrad. In Russ.]. Leningrad, 1985.
 INOZEMTSEV I. G. *Pod krylom — Leningrad* [Leningrad under the wings. In Russ.]. Moscow, 1979.
 KAY A. *Exploitation, resettlement, mass murder. Political and economic planning for German occupation in the Soviet Union*. New York, 2006.
 KONEV V. N., MYASNIKOV Yu. A., TSAPOV I. I. *Gvardeyzy Baltiki crylatoy* [Guardsman of winged Baltika. In Russ.]. Moscow, 2006.
 KOVALCHUK V. M. *Leningrad i “Bol'shaya zemlya”* [Leningrad and “Big Land”. In Russ.]. Leningrad, 1974.
Leningradskiy “Blitzkrieg”. Na osnove voennykh dnevnikov vyshchikh oficerov Vermahta general-feldmarshalla Vil'gelma Ritters von Leeba i general-polkovnika Franz Galdera, 1941–1942 [Leningrad “Blitzkrieg”. Based on war diaries of high rank Wehrmacht officers, General-Feldmarshall Wilhelm Ritter von Leeb and Colonel-General Franz Galder. In Russ.] / Transl. and ed. by Yu. M. Lebedev. Moscow, 2011.
 MOLESWORTH C. *Curtiss P-40. Long-nosed Tomahawks*. Oxford, 2013.
 MURRAY W. *Strategy for Defeat. The Luftwaffe. 1933–1945*. Alabama, 1983.
Na zhashite goroda Lenina. Krarkiy istoricheskiy ocherk voysk PVO Leningrada (1917–1945) [On city of Lenin defence. Brief historical account of Leningrad Air Defence. In Russ.] / Ed. by V. A. Ktavzov and P. I. Stukalov. Leningrad, 1966.
Nazi policy on the Eastern front, 1941. Rochester, 2012.
 PLOCHER H. *German air force versus Russia*. Air University, 1966.
 RRICE A. *Kampflieger Bombers of the Luftwaffe. Vol. 3. January 1942 — September 1943*. Georgetown, 2005.
 TRAUTLOFT H. *Kriegs-Tagebuch von Hannes Trautloft. Cruenherzjaeger im Luftkampf. 1940–1945*. Zweibruecken, 2006.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

В. А. Мосунов. Удары авиации противника по «Дороге жизни» и планирование операций по ее уничтожению в ноябре 1941 — январе 1942 г. // Петербургский исторический журнал. 2020. № 3 (27). С. 111–121

Аннотация: В статье исследуется вопрос, какие меры предпринимало немецкое командование, чтобы не допустить работы трассы по льду Ладоги в ноябре 1941 — январе 1942 г. В течение августа–сентября 1941 г. войска группы армий «Север» отрезали Ленинград от непосредственной связи с тылом страны. В ноябре 1941 г. 16-я армия захватила Тихвин и вышла к г. Волхову, серьезно затруднив доставку грузов к берегу Ладожского озера. К этому времени положение осажденного Ленинграда оказалось критическим. Запасы продовольствия и топлива подходили к концу. Военный совет Ленинградского фронта предпринял попытку организовать доставку грузов по льду Ладожского озера. Когда немецкое командование обнаружило движение по льду озера, командующему 1-м Воздушным флотом был отдан приказ наносить удары по этой линии коммуникаций. В это время количество готовых к вылету самолетов 1-го Воздушного флота не превышало 120–130. Из-за нехватки сил противник не смог выделить большого количества самолетов для этой задачи. Налеты совершались не каждый день и относительно небольшим количеством самолетов. Интенсивность налетов зависела и от погодных условий. Сухопутные войска ГА «Север» также получили приказ готовиться к операции против «Дороги жизни». Были составлены наброски для плана операции. Однако начавшееся в январе 1942 г. общее советское наступление на Северо-Западном направлении заставило немецкое командование отказаться от любых попыток уничтожения «Дороги жизни». Все силы авиации были брошены на непосредственную поддержку сухопутных войск.

Ключевые слова: Битва за Ленинград, группа армий «Север», Ленинградский фронт, авиация, 1-й Воздушный флот, 54-я истребительная эскадра, «Дорога жизни», 16-я армия, 18-я армия.

FOR CITATION

Vyacheslav Al'bertovich Mosunov. Enemy air raids on the "Road of life" and planning the operations to destroy it in November 1941 — January 1942 // Petersburg historical journal, no. 3, 2020, pp. 111–121

Abstract: The article examines what measures German command took to prevent the functioning of the road across Ladoga lake. Army Group North forces cut the communications of Leningrad during August and September of 1941. 16th Army captured Tichvin and reached town Volchov. In the same time the situation in besieged Leningrad became critical in November of 1941. Food and fuel stocks came to an end. Leningrad front War Council tried to organize delivery of the supplies across the Ladoga lake ice. When German command discovered the traffic across the ice road, the order to prevent the moving was given to 1st Air Fleet commanding officer. The number of ready to service plane at 1st Air Fleet disposal was about no more than 120–130 machines. The shortage of ready to service plane was critical to accomplishing this task. The air raids were committed not every day and with small number of planes. The intensity of air raids depended of weather conditions. Ground forces of Army Group North was also ordered to prepare an assault against "Road of Life". The sketches were drawn for the plan of operations and several. However, the major Soviet offensive in January 1942 made Germans to abandon all plans to destroy the "Road of Life". The units of 1st Air Fleet were ordered to support ground troops.

Key words: Leningrad blockade, Battle for Leningrad, Army Group North, Leningrad Front, 1st Air Fleet, 54th Fighter squadron, 16th army, 18th army.

Автор: Мосунов, Вячеслав Альбертович — аспирант Санкт-Петербургского института истории РАН.

Author: Mosunov, Vyacheslav Al'bertovich — graduate student, St. Petersburg Institute of History, Russian Academy of Science.

E-mail: sototh@list.ru