

ОТЗЫВ

члена диссертационного совета на диссертацию Пригодича Никиты Дмитриевича на тему: «Тыловое обеспечение действий авиации в обороне Ленинграда. 1941-1944 гг.», представленную на соискание ученой степени кандидата исторических наук по научной специальности 5.6.1. Отечественная история

Диссертационное исследование Н. Д. Пригодича написано на актуальную и недостаточно изученную тему. Оно во многом по-новому ставит вопрос о роли тылового обеспечения действий авиации в период битвы за Ленинград. Автор справедливо отмечает, что советская авиация с первых же дней войны оказалась в крайне тяжелом положении как в связи с неудачно складывавшимся ходом боевых действий, так и совокупностью проблем в организации ее тыла, включая общие вопросы управления, острую нехватку аэродромов, современной техники, ремонтной базы, квалифицированных кадров и т.д.

Автор диссертации выделяет особые условия, в которых пришлось действовать авиации на ленинградском направлении, которое на начальном этапе войны не было приоритетным для Ставки, но по мере стремительного приближения линии фронта к Ленинграду стало исключительно важным. Однако существенным образом изменить создавшееся положение, включая колоссальный разрыв в силах и средствах авиации, которыми располагал противник и защитники Ленинграда (как минимум 4 к 1 в пользу люфтваффе) было уже невозможно.

Неслучайно, командующий Ленинградским фронтом маршал К.Е. Ворошилов в начале сентября 1941 г. доносил Сталину, что сил авиации фронта хватало лишь на то, чтобы в максимальной степени предотвратить налеты на город и сохранить собственные аэродромы. В частности, 7 сентября 1941 г. К.Е. Ворошилов и А.А. Жданов обратились к Сталину с просьбой об усилении боевой авиацией, объясняя неудачи в районе ст. Мга тем, что немцы добились господства в воздухе: «Противник снова усилил свою испытанную тактику – глушить наши войска сначала превосходными силами авиации, а потом бросать в атаку на них танки. Этот метод был применен и сегодня против дивизии НКВД в районе ст. Мга. В результате налетов... дивизия понесла значительные потери. Наша авиация, вынужденная прикрывать войска на всех участках, где противник особо активен, распыляет свои и без того незначительные силы. Мы просим усилить нас боевой авиацией, хотя бы на 100 бомбардировщиков и столько же истребителей. Это даст возможность бороться за господство в воздухе и развяжет руки нашим стрелковым войскам». К сожалению, неоднократные просьбы командования Ленфронта помочь с

авиацией удовлетворить было невозможно». По сути, задача состояла в максимально эффективном использовании имевшихся сил и средств, обеспечении их сохранности, а также качественном и быстром обслуживании и ремонте техники. Именно эти обстоятельства и определяли сущность тылового обеспечения действий авиации в период обороны Ленинграда.

Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, обширных и очень информативных приложений, а также списка источников и литературы. Во введении автор представил квалифицированный анализ отечественной и зарубежной литературы по избранной теме, отметив, что тыловое обеспечение действий авиации в обороне Ленинграда «никогда не являлось специальным предметом для изучения» (с.5). Это позволило очень точно и конкретно сформулировать объект, предмет и цели исследования, которые содержат важные элементы научной новизны.

Автор пишет, что объектом исследования является авиационный тыл РККА в Великой Отечественной войне, а предметом - деятельность тыловых авиационных частей по обеспечению действий авиации в обороне Ленинграда в 1941-1944 гг.

Хронологические рамки исследования охватывают период с начала 1941 г. по июнь 1944 г. Не вызывает сомнения обоснованность выбора нижней хронологической границы диссертации. Автор считает необходимым начать свое повествование с крупномасштабной перестройки всех сфер авиационного тыла в период весны-лета 1941 г., когда началось строительство аэродромов, обновление материальной части, а также стали меняться институты управления.

Целью работы является анализ и оценка той роли, которую сыграли тыловые авиационные соединения в обороне Ленинграда. Для достижения поставленной цели Н.Д. Пригодич предпринимает попытку решить следующие задачи:

1. Определить уровень боевой готовности авиационного тыла Ленинградского военного округа накануне Великой Отечественной войны.
2. Проанализировать количественный и качественный состав материальной части ВВС в период обороны Ленинграда.
3. Определить степень взаимодействия тыловых частей с городскими органами власти по части снабжения авиации за счет использования ленинградской промышленной базы.

4. Проследить основные этапы формирования ленинградской аэродромной сети в предвоенный период и ее трансформации в годы блокады.
5. Выявить степень участия авиационных соединений в основных военных операциях периода обороны Ленинграда.
6. Провести сравнительный анализ уровня укомплектованности личного состава тыловых соединений.

Для решения поставленных перед собой задач, автор использовал широкий круг опубликованных источников, а также обширные материалы из отечественных архивов, значительная часть которых впервые вводится в научный оборот. В частности, Н.Д. Пригодич выявил и проанализировал материалы различных структур наркомата обороны, находящиеся на хранении в Центральном архиве Министерства обороны (ЦАМО – Полевое управление Военного Совета Ленинградского фронта, документы 13-й и 14-й воздушных армий; 2-й Гвардейский истребительный авиационный корпус ПВО и др.), государственных и партийных органов из РГАСПИ (фонды Жданова и Маленкова), ГАРФ (фонды СНК, НКВД), РГАЭ (учреждения гражданского воздушного флота в СССР), а также Центрального государственного архива историко-политических документов Санкт-Петербурга (материалы бюро обкома и горкома партии и их «особые папки»). Таким образом, автор представляет картину функционирования тыловых органов авиации, начиная с центральных органов власти и управления, и «спускается» сперва на уровень Военного Совета фронта, управления ВВС фронта и двух воздушных армий, и особо выделяет роль ленинградских ОК и ГК партии и профильных отделов горкома, которые ведали вопросами авиационной промышленности, отмечая особый характер Ленинград как города-фронта. Неслучайно, ремонтный отдел ВВС фронта в своем итоговом отчете по результатам военных действий под Ленинградом отмечает, что функционирование авиации в наиболее трудный период зимы 1941/1942 гг. осталось возможным только благодаря содействию бюро горкома ВКП (б) (с. 47).

Вне всякого сомнения, представленное диссертационное исследование вносит существенный вклад в изучение истории обороны и блокады Ленинграда. В частности, в нем на основании широкого круга источников предложено решение комплекса задач, каждая из которых обладает признаками научной новизны:

1. Установлено, что нападение нацистской Германии застало структуру тыловых частей ВВС в стадии реорганизации. Период относительной нормализации

положения занял несколько месяцев и закончился лишь к середине осени 1941 г. В дальнейшем система управления авиационным тылом претерпевала значительные изменения и полностью стабилизировалась лишь к середине 1943 г., т.е. уже после прорыва блокады Ленинграда.

2. Автор полагает, что количественный состав материальной части военно-воздушных сил к началу ведения военных действий отвечал задачам, поставленным авиации в предвоенный период. Однако колоссальные потери начального периода войны снизили число самолетов до минимума. В этой связи осуществление ПВО города и поддержка наступления наземных частей в полной мере оказалась невозможной, поэтому ВВС были вынуждены концентрироваться на решении отдельных задач. Положение изменилось лишь к середине 1943 г., когда пополнение самолетов, запасных частей и комплектующих стало поступать в достаточном количестве. В качественном отношении летом 1941 г. самолеты новых типов составляли не более 15% от общего числа авиационной техники. В дальнейшем этот процент изменялся незначительно вплоть до поступления новой техники в 1943 г.
3. Управлению тыла и командованию авиацией фронта через Военный совет Ленинградского фронта пришлось прибегать к содействию органов власти и управления Ленинграда для мобилизации ресурсной базы города на выполнение заказов по оказанию всесторонней помощи ВВС. Мобилизация ленинградской промышленности под задачи авиационных частей в годы войны стала важнейшим фактором в сохранении боеспособности ВВС, особенно в наиболее трудный период зимы 1941/1942 гг., когда пополнение авиационных соединений новой техникой практически остановилось.
4. Несмотря на внушительный объем аэродромной сети, так или иначе задействованной в ходе обороны города, лишь ограниченное число аэродромов использовалось на протяжении самого тяжелого периода с осени 1941 г. по весну 1943 г. Военно-воздушным соединениям Ленинградского фронта, морской авиации КБФ и армии ПВО приходилось делить аэродромы между собой, решая при этом совершенно различные задачи. На Волховском фронте сложилась во многом похожая ситуация вследствие непригодного состояния почвы под строительство аэродромов любых типов. Это привело к учащению авианалетов противника, выведению из строя взлетно-посадочных полос и материальной части.
5. Основными задачами тыловых соединений ВВС в обороне Ленинграда были обеспечение действий авиации по поддержке наступательных операций наземных армий, нанесению бомбардировочно-штурмовых ударов по узлам коммуникаций и

аэродромам противника, обороне собственной транспортно-логистической системы и перевозок по Ладожскому озеру, защите города от авианалетов противника, выполнению боевых заданий разведывательного характера.

6. Особенностью комплектования тыловых соединений личным составом в период ведения военных действий был постоянный недостаток военнослужащих. Данное положение усложняла практика откомандирования годных к строевой службе рядовых в наземные части.

Отмечая несомненную новизну работы и обоснованность сделанных выводов, обратим внимание на ряд вопросов, которые возникли при знакомстве с диссертационным исследованием Н.Д. Пригодича.

1. По-видимому, ряд задач можно было бы сформулировать несколько иначе, ставя во главу угла **не процесс исследования** («проанализировать», «проследить»), а **его результат** (например, «представить количественный и качественный состав материальной части ВВС Ленфронта в разные периоды битвы за Ленинград»; «дать периодизацию формирования ленинградской аэродромной сети...»).
2. Вызывает определенные сомнения пункт 2 научной новизны в том, что **касается количественного состава** материальной части военно-воздушных сил к началу ведения военных действий, который, по мнению соискателя, «отвечал задачам, поставленным авиации в предвоенный период». Материалы «особой папки» Ленинградского ОК ВКП(б) (ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп.2б. Д. 977. Л. 83-93) свидетельствуют о том, что **накануне войны сил ПВО, в том числе авиации, было крайне недостаточно для обеспечения безопасности города**. Начальник особого отдела НКВД Ленинградского военного округа майор госбезопасности Сиднев направил 4 февраля 1941 г. А.А. Жданову спецсообщение № 101476 «О состоянии ПВО города Ленинграда на 1 февраля 1941 г.» В нем, а также в ряде сопроводительных материалов, направленных Жданову, говорилось о том, что для обеспечения противовоздушной обороны необходимо дополнительно 12 полков истребительной авиации к имевшимся трем, а также «резкое усиление зенитной артиллерии». Особый отдел НКВД ЛО обращал внимание на то, что наряду с нехваткой авиации ПВО, имелось всего два аэродрома с бетонным покрытием, не было современных систем пеленгации и связи, летчики были плохо обучены, лишь половина из 212 пилотов могла выполнять боевые задания на высоте свыше 7000 метров, а опыт ночных полетов имели всего 73 летчика, из которых полностью закончили программу слепой подготовки лишь 9 человек. По мнению командующего ВВС ЛВО, для обеспечения

противовоздушной обороны Ленинграда, необходимо было вооружить новые истребительные полки самыми современными самолетами и создать сеть аэродромов с расчетом образования *второй зоны* действия истребителей для перехвата противника на подходах, обеспечив надежное прикрытие Ленинграда, особенно со стороны Финского залива. Последнее замечание касается п. 4 научной новизны. Представляется важным обратить внимание на то, что по данным ОО НКВД ЛВО, «то **количество аэродромов, которое имелось вокруг Ленинграда, в полной мере не обеспечивало активного действия истребительной авиации.** 3-я истребительная авиадивизия располагала 3-мя основными и 4-мя запасными аэродромами, из которых большая часть ограниченной площади и все без исключения весной и осенью по состоянию почвы не могли быть использованы».

При этом командование ЛВО имело детально разработанный перспективный план дальнейшего усиления средств ПВО города Ленинграда, но осуществление его шло крайне медленно. Вопрос о состоянии ПВО после проверки обсуждался на заседании Военного совета ЛВО 29 марта 1941 г., т. е. по прошествии 6 недель, а времени на исправление серьезных недостатков до начала войны уже не осталось (см ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп.26. Д. 978).

3. В предвоенные месяцы 1941 г. в системе предприятий НКАП, которые находились в Ленинграде, велась большая работа по организации производства самых современных моделей военной авиации. Использование отчетов и спецсообщений органов НКВД на имя А.А. Жданова о выполнении предприятиями поставленных правительством задач, на наш взгляд, существенно обогатило бы картину того, с каким производственным и технологическим багажом подошла авиационная промышленность города к войне и какие задачи она была в состоянии решать, включая техническое обслуживание и ремонт авиационной техники.

4. Вне поля зрения автора оказались вопросы качества ремонта, включая случаи отказов узлов и приборов самолетов, анализ компетентными органами продолжительности простоев техники и т.д. Важность этой проблематики очевидна, ведь качественный ремонт – это сохранение боеспособности авиации в условиях жесточайшего ее дефицита, о чем сам автор неоднократно говорит применительно к периоду вплоть до середины 1943 г.

Конечно, в рамках кандидатской диссертации, которая и без того носит новаторский характер, все проблемы осветить невозможно, но обозначить наиболее важные и

заслуживающие дальнейшего изучения все же следовало. Например, материалы городской прокуратуры Ленинграда (ЦГА СПб. Ф. 8975. Оп.1), в ведении которой находился надзор за деятельностью связанных с тыловыми структурами ВВС фронта учреждениями и предприятиями города, дают представление как о количественной, так и о качественной сторонах взаимоотношений (подчас носивших конфликтный характер) между военными и гражданскими институтами в избранной автором сфере.

Диссертационное исследование Н. Д. Пригодича оригинально, оно отличается научной новизной и имеет практическую значимость. Наряду с использованием введенных автором в научный оборот материалов в педагогической деятельности в курсах по отечественной истории, они будут востребованы при подготовке музейных экспозиций, а также в иных форматах просветительской деятельности. Основные выводы, к которым пришел автор диссертации, были опубликованы в ведущих научных журналах.

Таким образом, диссертация Пригодича Никиты Дмитриевича на тему: «Тыловое обеспечение действий авиации в обороне Ленинграда. 1941-1944 гг.», соответствует основным требованиям, установленным Приказом от 19.11.2021 № 11181/1 «О порядке присуждения ученых степеней в Санкт-Петербургском государственном университете», соискатель Пригодич Никита Дмитриевич заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по научной специальности 5.6.1. Отечественная история. Пункты 9 и 11 указанного Порядка диссертантом не нарушены.

Доктор исторических наук, доцент,

профессор кафедры мировой экономики СПбГУ



Н.А. Ломагин

24 апреля 2022 г.