**Рассказы о войне детям**

**«Крылатые богатыри»**

День 8 сентября 1941 года на первый взгляд не отличался от других осенних дней прифронтового Ленинграда. И мало кто знал в тот день, что южнее Ладожского озера шли ожесточенные бои. Противник стремился замкнуть кольцо блокады.

В штабе ВВС Ленинградского фронта тем временем заканчивалось составление оперативной сводки о воздушных боях на дальних и ближних подступах к городу. И словно удар обрушилась весть – фашистские войска захватили Шлиссельбург и вышли на южный берег Ладожского озера. Это означало, что Ленинград полностью лишился сухопутных связей со страной. Оставался свободным лишь путь через Ладогу.

Поздним сентябрьским вечером в Смольном, при докладе члену Военного совета фронта А.А.Жданову оперативной информации об авиационных маневрах, было подчеркнуто, что неприятель всеми силами стремится парализовать судоходство на Ладоге. А сил этих было немало. Под Ленинград фашистское командование перебросило сначала 1-й воздушный флот, составивший главную силу авиационной группировки врага, а вслед за ним 8-й авиакорпус. Самолеты противника превосходили наши в скорости, огневой мощи, и, кроме того, их было в два раза больше.

В таких тяжелых условиях наше командование нашло возможность выделить добрую треть исправных машин для прикрытия водной трассы. Необходимо было усилить патрулирование над Ладогой в зоне морского пути, так как правительство приняло решение срочно навести воздушный мост, который свяжет блокированный Ленинград с центром страны.

Воздушный мост, или воздушный коридор, — так стали называть непредвиденную фашистами коммуникацию, появившуюся в сентябрьские дни 1941 года, и превратившуюся в арену жесточайших воздушных схваток.

Воздушным и водным путем направлялись к осажденному городу караваны судов и транспортных самолётов.

Сколько продлится блокада, не знал тогда никто. Но все понимали, что оборона города немыслима без связи со страной.

Военный совет Ленинградского фронта быстро и точно оценил создавшуюся ситуацию и сделал все возможное, чтобы воздушный мост действовал на полную мощность.

Прежде всего, возник вопрос об аэродромах. Многие из них оказались внутри блокадного кольца, в зоне обстрела и в непосредственной близости от линии фронта. Так, Комендантский аэродром, куда садились транспортные самолёты, попал под обстрелы вражеской артиллерии. Противник не останавливался ни перед чем – бомбил его круглосуточно, разрушал машины.

Поэтому, в строжайшем секрете, на бывшем гороховом поле, вблизи от железнодорожной станции, началось строительство нового аэродрома под названием Смольное. В самый тяжелый для города «мертвый» сезон, когда летняя навигация закончилась, а ледовая трасса ещё не вступила в строй, этот аэродром стал важнейшим для транспортной авиации.

Нужно было решить вопрос и с горючим. В достатке не было ничего: в том числе и запасов горючего. Сделали следующее: из Ленинграда самолёты вылетали с минимальным запасом топлива, а дозаправка осуществлялась уже на полевых аэродромах в Хвойной и Подборовье. Тем самым экономился бензин и для истребителей сопровождения.

Был большой дефицит и самих транспортных самолетов и истребителей сопровождения, без которых тихоходные Ли-2 превращались в настоящие мишени для врага.

20 сентября 1941 года Государственный комитет обороны принял постановление «Об организации транспортно-воздушной связи между Москвой и Ленинградом». Во имя спасения самого дорогого – человеческих жизней – делалось все возможное для помощи Ленинграду.

Транспортные самолёты были выделены, для их сопровождения из резерва Ставки Верховного главнокомандования были выделены три истребительных авиаполка. Охрана воздушного моста – первостепенная задача. К ее решению привлекались и другие авиаполки, в том числе и истребительные авиаполки Военно-Воздушных Сил Ленинградского фронта.

**«Надо жить». Из цикла «Рассказы о войне»**

Обстановка в Ленинграде накалялась. Потери личного состава были значительными. Было и такое, что в авиаполку в рабочем состоянии находились всего три-четыре машины. Нагрузка на летчиков была колоссальной. Нередкой была ситуация, когда после приземления измученный пилот не мог без посторонней помощи выбраться из кабины. В сентябрьские дни 1941 года летчики, ответственные за воздушный коридор, совершали в месяц до 60-70 боевых вылетов.

Перелёт по маршруту Кайвакса – Новая Ладога – Комендантский аэродром был крайне ответственным и сложным. Набрав высоту и покружив над аэродромом, группа под командованием В.В.Пузейкина (127 истребительный авиационный полк) обнаружила по мигающим аэронавигационным огням летевшую строем девятку транспортных самолётов.

Видимость оставляла желать лучшего, туман, но летчики отлично ориентировались, надежно вели свои машины, прижимаясь к земле.

… В разрыве облаков показался белый посадочный знак Комендантского аэродрома. Пока шла разгрузка самолетов, летчики отогревались горячим чаем, уточняли обратный маршрут. Тем временем ящики с продуктами уступали место пассажирам, ожидавшим отправки на Большую землю. До окончания войны было ещё далеко…

По воспоминаниям С.Д.Рыбальченко, генерал-полковника авиации, бывшего командующего ВВС Ленинградского фронта и 13-й воздушной армией.