

Аналитическая статья

УДК 93/94; DOI: 10.61260/2074-1618-2026-1-31-38

## ЖИВАЯ ПАМЯТЬ ДОРОГИ ЖИЗНИ

Захарова Татьяна Николаевна;

✉ Литвиненко Наталия Сергеевна.

Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, Санкт-Петербург, Россия

✉ 89119405287@mail.ru

*Аннотация.* Работа посвящена созданию и функционированию Дороги жизни, которая обеспечила выживание блокированного Ленинграда. На примере подвига водителя Рахимжана Укасова и его автомобиля ЗИС-5 раскрывается героизм тружеников трассы. Особое внимание уделяется современным мемориальным практикам (музей, марафоны, мотопробеги), которые превращают Дорогу жизни в Дорогу памяти, передающую новым поколениям ценности мужества и стойкости.

*Ключевые слова:* Великая Отечественная война, Ленинград, Дорога жизни, Ладожское озеро, историческая память, военный подвиг, ЗИС-5, Рахимжан Укасов, музей «Дорога жизни», мемориальные практики, память поколений

**Для цитирования:** Захарова Т.Н., Литвиненко Н.С. Живая память Дороги жизни // Психолого-педагогические проблемы безопасности человека и общества. 2026. № 1 (70). С. 31–38. DOI: 10.61260/2074-1618-2026-1-31-38

Analytical article

## LIVING MEMORY OF THE ROAD OF LIFE

Zakharova Tatiana N.;

✉ Litvinenko Nataliya S.

Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia, Saint-Petersburg, Russia

✉ 89119405287@mail.ru

*Abstract.* The article analyzes the Road of Life, the transport route across Lake Ladoga that sustained blockaded Leningrad. Using the feat of driver Rakhimzhan Ukasov and his ZIS-5 truck as an example, it highlights the heroism of the route's participants. Special attention is paid to modern memorial practices (museums, marathons, motorcycle rallies) that transform the Road of Life into a Road of Memory, passing on the values of courage and resilience to new generations.

*Keywords:* Great Patriotic War, Leningrad, Road of Life, Lake Ladoga, historical memory, military feat, ZIS-5, Rakhimzhan Ukasov, «Road of Life» museum, memorial practices, memory of generations

**For citation:** Zakharova T.N., Litvinenko N.S. Living memory of the Road of Life // Psihologo-pedagogicheskie problemy bezopasnosti cheloveka i obshchestva = Psychological and pedagogical safety problems of human and society. 2026. № 1 (70). P. 31–38. DOI: 10.61260/2074-1618-2026-1-31-38

## Введение

В истории человечества есть события, которые навсегда остаются не просто датами, а символами невероятной стойкости духа и торжества жизни над смертью. Для Ленинграда, оказавшегося в блокадном кольце в годы Великой Отечественной войны (1941–1944 гг.), таким символом стала Дорога жизни – уникальная транспортная магистраль, проложенная по льду Ладожского озера, связывающая блокадный город со страной с сентября 1941 по март 1943 г. Это была не просто дорога, это была пуповина, связывавшая осажденный мегаполис с Большой землей.

Подвиг Дороги жизни – это коллективный подвиг тысяч неизвестных героев, который имеет непреходящее значение для национальной исторической памяти. История Дороги жизни как сложнейшего логистического и человеческого феномена позволяет сохранить детали подвига отдельных людей, что представляет научный и общественный интерес.

В литературе тема блокады Ленинграда и Дороги жизни получила широкое освещение. Работа В.М. Ковальчука «Ленинград и Большая земля» [1] заложила основу для понимания стратегического значения ладожской коммуникации. Особую ценность для данного исследования представляет специализированное издание – «Дорога жизни», подготовленное филиалом Центрального военно-морского музея [2]. Этот сборник, опирающийся на музейные фонды и архивные материалы, предлагает детализированный взгляд на организацию трассы, технические средства и человеческие судьбы. Дополнительные аспекты раскрывают материалы виртуальной выставки Российской национальной библиотеки, отразившей свидетельства очевидцев [3], сборники блокадных дневников и документов, а также материалы периодической печати военных лет, доступные в цифровых архивах [4].

Данная статья – дань памяти тем отважным людям и их «стальным машинам», которые, рискуя всем, день за днем совершали невозможное, превратив трассу смерти в дорогу спасения. Это рассказ о том, как воля человека и надежность техники смогли победить голод, холод и войну.

## Рождение легендарной трассы

К осени 1941 г. Ленинград, второй по значимости город Советского Союза, оказался в беспрецедентной ловушке. После стремительного наступления немецких войск группы армий «Север» и захвата ключевых железнодорожных узлов к 8 сентября было прервано последнее железнодорожное сообщение с городом, вражеские войска вышли к берегу Ладожского озера, захватив г. Шлиссельбург, замкнули кольцо блокады [5]. В гигантском мегаполисе оставались более 2,5 млн гражданского населения, в том числе около 400 тыс. детей, а также войска Ленинградского фронта [3].

Продовольствие со складов таяло с катастрофической скоростью, к 20 ноября 1941 г. суточная норма хлеба для рабочих упала до 250 г, а для иждивенцев и детей – до 125 г [3]. Зима наступила рано, в ноябре столбик термометра уже был ниже 0 °С. От голода и холода сотнями стали умирать люди.

В этих условиях единственной нитью, связывающей город с Большой землей, стало Ладожское озеро – один из самых крупных и суровых водоемов Европы. Его коварный нрав был хорошо известен: внезапные штормы, сильнейшие ветра и непредсказуемый ледовый режим. Но выбора не было.

Первой была налажена воздушная связь. 13 сентября 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта принял постановление «Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом» [1]. Согласно постановлению Государственного комитета обороны от 20 сентября 1941 г. «Об установлении транспортной воздушной связи с городом Ленина», в Ленинград доставлялись оборудование и оружие, но главным грузом

было продовольствие. Три эскадрильи Московской авиационной группы особого назначения проложили над озером «воздушный мост». Под огнём противника лётчики сумели вывести из города 52 тыс. раненых, детей, стариков, доставив в город 5 т продуктов, но покрыть продовольственные потребности города, в котором начинался голод, было невозможно.

Вторым «мостом» для спасения Ленинграда стала водная трасса. Осенью к перевозкам по озеру были привлечены корабли Ладожской военной флотилии и северо-западного речного пароходства. Первые суда (буксиры, баржи, катера), груженные зерном, отправились из порта Осиновец в г. Новую Ладугу 12 сентября 1941 г. Путь был смертельно опасным: многие суда не были приспособлены для штормовой Ладоги, двигались под постоянным огнём немецкой авиации и артиллерии, поэтому шли по ночам, без огней, рискуя сесть на мель или быть разбитыми штормом. Осенние шторма 1941 г. унесли на дно десятки судов. По официальным данным, только за первую навигацию на дно ушло более 50 барж и катеров. Но моряки до начала ледостава смогли доставить в осаждённый город десятки тысяч тонн продовольствия и вывезли сотни эвакуированных, организовав перевозку более 60 тыс. т грузов – муку, взрывчатку, боеприпасы, топливо.

С приближением зимы навигация стала невозможна, но Ладога оставалась единственным «мостом» на Большую землю. Подготовка к строительству ледовой фронтальной коммуникации через озеро началась ещё в октябре 1941 г. В условиях строжайшей секретности родился план, грандиозный по своему замыслу и трагизму по исполнению – построить автомобильную дорогу по льду озера.

Создание ледовой трассы было актом величайшего мужества и инженерной смекалки. Ладога покрылась льдом уже к середине ноября. Специальные гидрологические группы с риском для жизни ежедневно измеряли толщину льда. 17 ноября 1941 г. конная разведка проехала по ещё тонкому льду и доложила о теоретической возможности движения. 19 ноября 1941 г. был подписан приказ войскам Ленинградского фронта № 00172 «Об организации автотракторной дороги через Ладожское озеро». На следующий день на восточный берег в сторону д. Кобоны двинулся санно-гужевого обоз из 350 упряжек, он доставил в осаждённый город мешки с мукой. 21 ноября с огромным риском по льду с западного берега на восточный прошла первая легковая машина, а затем в порт Осиновец было доставлено первое продовольствие – 19,5 т муки [2, с. 23].

Официальной датой начала работы ледовой трассы протяженностью 30 км, получившей кодовое название «Военно-автомобильная дорога № 101», стало 22 ноября 1941 г. В этот день с западного берега вышла колонна из 60 автомобилей ГАЗ-АА, доставившая 33 т муки. Дорога была размечена вешками, лед был настолько тонок, что водители ехали с открытыми дверями, готовые в любой момент выпрыгнуть из идущей под лед машины. Операция прошла успешно. Военный совет Ленинградского фронта принял решение открыть движение автотранспорта по льду с 25 ноября. Вскоре эта дорога была подчинена на правах участка начальнику созданной в конце ноября 1941 г. военно-автомобильной дороги № 102, которая стала основной ледово-сухопутной трассой большой протяженности. Так родилась легендарная ладожская коммуникация, которую ленинградцы называли Дорогой жизни [2, с. 24].

Эксплуатация магистрали была связана с невероятными трудностями. Десятки машин проваливались под лёд, гибли шоферы, пассажиры, грузы. На Ладоге свирепствовали штормовые ветры и бушевали метели, трассу разрывали трещины, разводы и полыньи. В воздухе висели «юнкерсы», «хенкели» и «мессершмидты», которые охотились за автомашинами.

Несмотря на все трудности, в первой половине января 1942 г. удалось достигнуть завоза 1,2 тыс. т в сутки. Ледовая трасса в первую блокадную зиму действовала 152 дня, в блокадный Ленинград было доставлено свыше 360 тыс. т различных грузов, в том числе более 260 тыс. т продовольствия.

Зимой 1942–1943 гг. положение в Ленинграде с продовольствием стало значительно лучше, чем предыдущей зимой. Город по-прежнему снабжался необходимыми продуктами и товарами по льду Ладожского озера. Дорога жизни возобновила работу в декабре 1942 г. После прорыва блокады 18 января 1943 г. в дополнение к автомобильной дороге прямо на льду Ладожского озера соорудили 35-километровую железнодорожную ветку.

Главным транспортным средством, связавшим Ленинград с Большой землёй в дни блокады, стали лёгкие грузовые машины ГАЗ АА («полуторки») и ЗИС-5 (трёхтонные грузовики) – «стальные кони Дороги жизни».

### **«Стальные кони» Ладоги**

Работа на трассе была сродни фронтовой. Водители совершали по несколько рейсов в сутки, находясь за рулем своих машин по 12–16 ч. Они работали в условиях лютых морозов, доходивших до  $-40^{\circ}\text{C}$ , при постоянной угрозе обстрелов немецкой артиллерии и бомбежек с воздуха. Лед под колесами мог треснуть в любой момент, унося машину и пассажиров в ледяную пучину. Чтобы минимизировать потери, движение часто осуществлялось с затемненными фарами, что делало путь еще более опасным. Каждый грузовик был настоящим «стальным конем», чья жизнь измерялась количеством совершенных рейсов, и судьбы у них были разными.

Среди этих «стальных героев» есть своя уникальная, дошедшая до нас легенда. В павильоне крупногабаритных экспонатов музея «Дорога жизни», филиал Центрального военно-морского музея (ЦВММ), который находится в пос. Осиновец, хранится настоящая реликвия – автомобиль ЗИС-5 № Д-2 50-52. Его история – это олицетворение подвига всех водителей и их машин, доведенная до личного, почти одушевленного уровня. Этот грузовик прошел дорогами войны и сотни раз преодолевал опасный маршрут по ладожскому льду. На его счету десятки тонн доставленных грузов и сотни спасенных жизней.

Уникальна история машины ЗИС-5 № Д-2 50-52 и ее водителя Рахимжана Нугмановича Укасова стала легендой, а фронтовой автомобиль – памятником всем машинам, работавшим на Дороге жизни.

В предвоенные годы семья Рахимджана Укасова переехала из Тайпакского р-на Казахской ССР в Башкирию, там юный Рахимжан освоил профессию тракториста, стал работать в одном из совхозов бригадиром на машино-тракторной станции. В 1939 г. Р. Укасов вернулся в родные края, ему доверили «полуторку» в колхозе «Новая деревня», где он ударно трудился, хорошо выполняя любое задание. В 1940 г. Рахимжан Укасов был призван на срочную службу в армию, где стал водителем машины ЗИС-5. До начала войны служил в Прибалтике. Проявил себя надёжным водителем, любящим технику. 22 июня 1941 г. он со своей машиной оказался в 25 км от границы с Германией. 851-й автобатальон, в котором служил Укасов, обеспечивал эвакуацию грузов воинских частей. Ехали только ночами, чтобы не выдать себя светом фар. Пробирались по лесу вслепую, случались аварии, поломки, потери машин, но колонна, не останавливаясь, двигалась дальше. Так добрались до Ленинграда и к концу лета – началу осени оказались на подступах к городу в расположении Ленинградского фронта.

851-й автобатальон вошел в специальное автомобильное формирование (порядка 4 тыс. машин), которому предстояло, после установления крепкого льда на Ладожском озере, доставлять грузы для осажденного Ленинграда. Ефрейтор Рахимжан Укасов со своими товарищами стал работать на ладожской трассе, связывая Ленинград со страной. На машинах по озеру доставляли продовольствие и медикаменты, а из осажденного города вывозили истощенных жителей и доставляли фронту военную продукцию ленинградских предприятий. До конца своих дней Р. Укасов помнил и с точностью до метра мог обрисовать свою дорогу по Ладоге – каждую выбоину, трещину на льду, коварные промоины и полыньи, все тридцать километров от д. Кобоны до д. Коккореево. По этому пути за две блокадные зимы он проехал сотни раз, делая по три-четыре рейса в день вместо положенных двух, совершая ночные рейсы, экономя время на сне. Один рейс на ЗИС-5 – это перевозка груза весом 3 т,

что спасало от смерти 15 тыс. чел., два рейса – более 30 тыс. Шофер Р. Укасов всегда справлялся с заданием в труднейших условиях, при 40-градусном морозе, под бомбежками и артобстрелами противника. В один из рейсов ЗИС-5 ефрейтора Укасова провалился под лед. Рахимжан успел выпрыгнуть, а машина ушла под воду. Он тяжело, до слез, переживал потерю своего боевого друга. Утром вызвали водолазов и с их помощью подняли автомобиль. Помогло то, что в кузове было продовольствие [6, с. 80–82].

Весной 1942 г. Рахимжан Укасов стал последним водителем, который проехал по ладожскому льду. Лед подтаял, на поверхности стояла вода. Машина двигалась, ориентируясь по регулировщикам с флажками, стоявшим на табуретах через каждый километр. Предполагалось, что Укасов поведет колонну, но проехав несколько километров, он понял, что едет один. Добраться до цели ему помогло отличное знание трассы и водительский опыт. По прибытию на место его спросили: «Другие смогут проехать?» Он покачал головой: «Нет, опасно». В часть Рахимджан возвращался уже по открытой воде пароходом. За этот героический рейс он был награжден медалью «За боевые заслуги» и получил 10 дней отпуска [7].

О ефрейторе-водителе в майские дни 1945 г. писала фронтовая газета «Удар по врагу»: «С 1940 г. работает шофером ефрейтор Рахимжан Укасов. И все эти годы – на одной машине. В дни блокады Ленинграда зимой 1941–1942 гг. и 1942–1943 гг. он перевозил боеприпасы и продовольствие по Дороге жизни – ледовой Ладожской трассе. Только за три года службы в н-ском подразделении водитель Укасов сделал на своей машине около 139 тыс. км и перевез 7,5 тыс. т грузов. Он любовно ухаживает за машиной, содержит ее в образцовом порядке!» [4, № 122].

После снятия блокады Ленинграда Рахимжан Укасов еще некоторое время служил в армии, возил грузы к линии фронта, а затем получил приказ сдать машину, как отработавшую свой срок, для передачи в народное хозяйство. «Так жалко расставаться с машиной, – пожаловался он солдатам, принимавшим в конце войны его машину для отправки на работы в колхозы-совхозы, освобожденные от немцев, – до войны мы были вместе с ней в срочную, всю войну вдвоем – как друзья стали. И машина какая хорошая». И рассказал бойцам всю свою довоенную и фронтовую биографию. «Слушай, ефрейтор, опиши все это на бумаге: фронтовой путь, фамилию, откуда родом и так далее, и мы положим в машину под сиденье, – предложили бойцы. – Попадет в какое-нибудь село, узнают про тебя и машину, относиться будут к ней бережно» [6, с. 82]. Так и поступили.

1 мая 1945 г. в Финляндии состоялась выставка автомобильной техники. Портрет ефрейтора Р. Укасова тогда разместили рядом с портретами Ленина и Сталина как единственного шофера на всем Ленинградском фронте, который вместе со своей машиной прошел от начала войны и до конца, не меняя ее [6, с. 82]. «За четыре года он покрыл на своей машине 150 692 км» – писала о нем газета [13, № 124].

После окончания войны Р.Н. Укасов демобилизовался из армии и вернулся домой в Казахстан и всю оставшуюся жизнь прожил в Приуральском р-не в с. Январцево. Женился, имел большую семью: шестерых детей, внуков и правнуков. Работал на земле, растил хлеб и всегда помнил его цену для блокадного Ленинграда. Среди его многочисленных боевых наград – орден Красной Звезды и Отечественной войны II степени, но больше всего он дорожил медалью «За оборону Ленинграда».

Через сорок лет после войны, в августе 1985 г., кто-то из односельчан принес Рахимжану Нугмановичу газету «Красная звезда», где в небольшой корреспонденции писалось о филиале ЦВММ – музее «Дорога жизни» на берегу Ладожского озера. В частности, о том, что на смотровой площадке установлен фронтовой автомобиль ЗИС-5 № Д-2 50-52, который проработал на ледовой трассе всю блокаду. Благодаря листку с биографией, оставленному под сиденьем машины, работники музея узнали о фронтовой судьбе водителя машины – ефрейторе Р.Н. Укасове, машина которого стала ценным экспонатом. В публикации была просьба к боевому шофёру откликнуться, если жив, или его родным. Он написал в музей, а позднее и побывал там. Долго стоял Рахимжан возле родного ЗИСа, словно разговаривал с другом после долгой разлуки [8].

Среди фронтовых документов Рахимжана Нугмановича сохранился «Личный счет водителя 2-й роты ефрейтора Р. Укасова», рассказывающий о его боевом пути и трудовом подвиге<sup>1</sup>. Авторы приводят только одну запись: «С 9 по 19 января при задании 18 выполнено 23 рейса. Вместо 54 т перевез 69,6 т груза. С 10 по 15 февраля вместо 9 – 13 поездов, вместо 27 – более 40 т груза» [9]. Всего за три месяца работы на Ладоге он доставил по Дороге жизни более 400 т продовольствия.

Фронтовые шофёры Ладоги и их «стальные кони», сколько жизней ленинградцев ими было спасено, сколько тонн грузов, от продовольствия до боеприпасов, ими было доставлено по ледовой трассе, сколько их погибло в темных водах озера... Они совершали свой подвиг ради одной цели – отстоять Ленинград, добиться Победы над врагом.

### Память благодарных потомков

Идея о том, что «воля человека и надежность техники смогли победить голод, холод и войну» находит свое самое яркое и непрерывное воплощение в том, как сегодня хранится память о Дороге жизни. Эта память – не только застывший в граните монумент, а живой, пульсирующий организм, чье сердце бьется в музее на мысе Осиновец. Созданный по инициативе ветеранов и энтузиастов, музей «Дорога жизни» стоит на месте, где в годы войны располагался ключевой пункт инфраструктуры трассы: здесь заканчивался сухопутный и начинался водный или ледовый участок Дороги жизни. Сегодня его здание, напоминающее нос корабля, рассекающего волны, стало местом настоящего паломничества. Но экспозиция – это лишь начало. Музей превратил память в действие, в традицию, которую ежегодно подхватывают тысячи людей.

Особое место в череде памятных мероприятий занимает ежегодный международный зимний марафон «Дорога жизни». Это не просто спортивное соревнование, а массовая акция памяти, собирающая тысячи участников: профессиональных спортсменов и любителей. Атлеты пробегают 42 км по наземной части легендарной трассы – от мемориала «Разорванное кольцо» до монумента «Цветок жизни». Каждый километр этой дистанции становится не просто спортивным достижением, а физическим и эмоциональным преодолением, позволяющим новым поколениям ощутить живую связь с прошлым. Так память обретает живое воплощение [10]. В ряды участников марафона, который в этом году прошел уже 57-й раз, каждый год вливаются новые спортсмены<sup>2</sup>.

Каждый год 22 июня в час, когда началась Великая Отечественная война, в музее ЦВММ «Дорога жизни» воцаряется пронзительная тишина, полная скорби и памяти, на Ладожском кургане проходит митинг – «Реквием над Ладогой», посвященный началу работы Дороги жизни и памяти погибших на ней. В этом году мероприятие прошло в девятый раз. В здании музея состоялся круглый стол: отчет об исследовательской работе в поиске погибших 17 сентября 1941 г. при крушении баржи № 752<sup>3</sup>. Эти мероприятия объединяют поколения. Потомки тех, кто погиб на Ладоге, приезжают на акцию со всего мира.

Стали традицией и ежегодные мотопробеги по Дороге жизни. В год 80-летия Великой Победы мотопробег прошел уже в семнадцатый раз. 9 мая на территории филиала ЦВММ «Дорога жизни» прошли митинг и концерт, состоялась встреча с участниками специальной военной операции, проходившими реабилитацию в госпитале, на площадке музея была

<sup>1</sup> Копии писем и документов Рахимжана Укасова хранятся в Приуральном филиале Зеленовского районного архива Западно-Казахстанской области, Республика Казахстан

<sup>2</sup> В 2024 г. автор статьи Литвиненко Наталия Сергеевна приняла участие в забеге и была награждена памятной медалью

<sup>3</sup> Фашисты постоянно обстреливали и бомбили Дорогу жизни. Одной из страшных трагедий стала гибель баржи № 752 17 сентября 1941 г., когда погибло свыше 1 200 чел., среди них сотрудники Гидрографического управления военно-морского флота и выпускники Военно-морской медицинской академии. Документы об их гибели были рассекречены в 2004 г.

развернута выставка ретротехники. В мотопробеге в этом году участвовало 2 тыс. байкеров. У мемориала «Березовая роща» развернули полевые кухни, где всех желающих кормили «настоящей солдатской кашей» [11].

Память находит продолжение и в смелых водных марафонах. В августе 2019 г. пловец-марафонец Никита Посохов в одиночку пересек Ладожское озеро по маршруту Дороги жизни. Его заплыв на 32 км от Осиновецкого маяка до д. Кобона был посвящен памяти защитников Ленинграда. В экстремальных условиях холодной ладожской воды, встречной волны и переохлаждения спортсмен преодолел дистанцию за 14 ч, повторив путь, по которому в 1941–1943 гг. доставляли грузы в осажденный город [12].

За всеми этими событиями стоит память, воля отдать долг павшим, воля через усилие и преодоление прикоснуться к героизму предков. Это доказывает, что Дорога жизни продолжается теперь как Дорога памяти, по которой идут благодарные потомки.

### Заключение

История Дороги жизни – это непрерывный урок мужества, солидарности и стойкости. Проложенная по Ладоге трасса стала воплощением человеческой воли и надежности техники над голодом, холодом, страхом и войной. Каждый рейс машины, каждый проход баржи был не просто доставкой груза – это было сражение за жизнь, где оружием становился хлеб, а броней – стойкость водителей и моряков. Одним из ярких символов этого подвига стала судьба водителя Рахимжана Укасова и его машины ЗИС-5.

Сегодня, спустя десятилетия, Дорога Жизни продолжает жить уже как Дорога памяти. Она проходит не только по картам, но и по сердцам благодарных потомков. Она ведёт уже не от голода к хлебу, а от забвения к осознанию, от разобщённости к единству. Пока люди помнят, проходят этот путь в минутах молчания, в музейных залах, на научных конференциях и в спортивных марафонах – подвиг продолжает жить, связывая поколения.

### Список источников

1. Ленинград и Большая Земля. URL: [https://militera.lib.ru/h/kovalchuk\\_vm/index.html](https://militera.lib.ru/h/kovalchuk_vm/index.html) (дата обращения: 01.10.2025).
2. Создание и функционирование ледовой дороги. Зима 1941–1942 гг. // «Дорога жизни»: филиала Центрального военно-морского музея имени императора Петра Великого. СПб: ИПК «Гангут», 2025. С. 22–27.
3. Битва за Ленинград. Годы 1943 и 1944: Документальные свидетельства из фондов отдела рукописей РНБ. URL: [https://expositions.nlr.ru/ex\\_manus/victory75/return\\_to\\_life.php](https://expositions.nlr.ru/ex_manus/victory75/return_to_life.php) (дата обращения: 26.09.2025).
4. Блокада Ленинграда: история 900 дней осады. URL: <https://ria.ru/20110908/431315949.html> (дата обращения: 25.09.2025).
5. Сентябрьская трагедия Ленинграда. 75 лет назад сомкнулось блокадное кольцо. URL: <https://www.livejournal.com/media/717764.html> (дата обращения: 23.09.2025).
6. Коповая Л.Ш. Героям Ленинграда посвящается // Модель-камора. Научно-популярный альманах Центрального военно-морского музея имени императора Петра Великого. 2025. № 10. С. 76–83.
7. К 110-летию единственного в Приуралье шофёра с Дороги жизни Рахимжана Нугумановича Укасова (80 лет со дня освобождения Ленинграда от блокады). URL: [https://vk.com/wall-164032492\\_17515](https://vk.com/wall-164032492_17515) (дата обращения: 01.12.2025).
8. Бернев С.К., Чернов С.В. Блокадные дневники и документы. Сер.: Архив Большого Дома. СПб.: Европейский Дом, 2007.
9. Памяти легендарного шофёра. URL: <https://zhaikpress.kz/ru/news/pamyati-legendarnogo-shofer/> (дата обращения: 01.12.2025).
10. Гид по марафону «Дорога жизни» 2025. URL: <https://life.russiarunning.com/news/gid/gid-po-marafonu-doroga-zhizni-2025> (дата обращения: 10.10.2025).

11. Марш Победы на дороге жизни. URL: <https://navalmuseum.ru> (дата обращения: 01.12.2025).

12. Пловец пересек Ладогу, повторив путь исторической Дороги жизни. URL: <https://ria.ru/20110908/431315949.html> (дата обращения: 20.10.2025).

### References

1. Leningrad i Bol'shaya Zemlya. URL: [https://militera.lib.ru/h/kovalchuk\\_vm/index.html](https://militera.lib.ru/h/kovalchuk_vm/index.html) (data obrashcheniya: 01.10.2025).

2. Sozdanie i funkcionirovanie ledovoj dorogi. Zima 1941–1942 gg. // «Doroga zhizni»: filiala Central'nogo voenno-morskogo muzeya imeni imperatora Petra Velikogo. SPb: IPK «Gangut», 2025. S. 22–27.

3. Bitva za Leningrad. Gody 1943 i 1944: Dokumental'nye svidetel'stva iz fondov otdela rukopisej RNB. URL: [https://expositions.nlr.ru/ex\\_manus/victory75/return\\_to\\_life.php](https://expositions.nlr.ru/ex_manus/victory75/return_to_life.php) (data obrashcheniya: 26.09.2025).

4. Blokada Leningrada: istoriya 900 dnej osady. URL: <https://ria.ru/20110908/431315949.html> (data obrashcheniya: 25.09.2025).

5. Sentyabr'skaya tragediya Leningrada. 75 let nazad somknulos' blokadnoe kol'co. URL: <https://www.livejournal.com/media/717764.html> (data obrashcheniya: 23.09.2025).

6. Kopovaya L.Sh. Geroyam Leningrada posvyashchaetsya // Model'-kamora. Nauchno-populyarnyj al'manah Central'nogo voenno-morskogo muzeya imeni imperatora Petra Velikogo. 2025. № 10. S. 76–83.

7. K 110-letiyu edinstvennogo v Priural'e shofyora s Dorogi zhizni Rahimzhana Nugumanovicha Ukasova (80 let so dnya osvobozhdeniya Leningrada ot blokady). URL: [https://vk.com/wall-164032492\\_17515](https://vk.com/wall-164032492_17515) (data obrashcheniya: 01.12.2025).

8. Bernev S.K., Chernov S.V. Blokadnye dnevniki i dokumenty. Ser.: Arhiv Bol'shogo Doma. SPb.: Evropejskij Dom, 2007.

9. Pamyati legendarnogo shofyora. URL: <https://zhaikpress.kz/ru/news/pamyati-legendarnogo-shofer/> (data obrashcheniya: 01.12.2025).

10. Gid po marafonu «Doroga zhizni» 2025. URL: <https://life.russiarunning.com/news/gid/gid-po-marafonu-doroga-zhizni-2025> (data obrashcheniya: 10.10.2025).

11. Marsh Pobedy na doroge zhizni. URL: <https://navalmuseum.ru> (data obrashcheniya: 01.12.2025).

12. Plovec peresek Ladogu, povtoriv put' istoricheskoy Dorogi zhizni. URL: <https://ria.ru/20110908/431315949.html> (data obrashcheniya: 20.10.2025).

**Информация о статье:** статья поступила в редакцию: 10.02.2026; принята к публикации: 12.02.2026  
**Information about the article:** the article was submitted to the editorial office: 10.02.2026; accepted for publication: 12.02.2026

### *Информация об авторах:*

**Захарова Татьяна Николаевна**, доцент кафедры философии и социальных наук Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), кандидат исторических наук, доцент, e-mail: [zaharova-tatiana0507@yandex.ru](mailto:zaharova-tatiana0507@yandex.ru)

**Литвиненко Наталия Сергеевна**, обучающийся Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), e-mail: [89119405287@mail.ru](mailto:89119405287@mail.ru)

### *Information about the authors:*

**Zaharova Tatyana N.**, associate professor of the department of philosophy and social sciences of Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia (196105, Saint-Petersburg, Moskovsky ave., 149), candidate of historical sciences, associate professor, e-mail: [zaharova-tatiana0507@yandex.ru](mailto:zaharova-tatiana0507@yandex.ru)

**Litvinenko Nataliya S.**, student of Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia (196105, Saint-Petersburg, Moskovsky ave., 149), e-mail: [89119405287@mail.ru](mailto:89119405287@mail.ru)