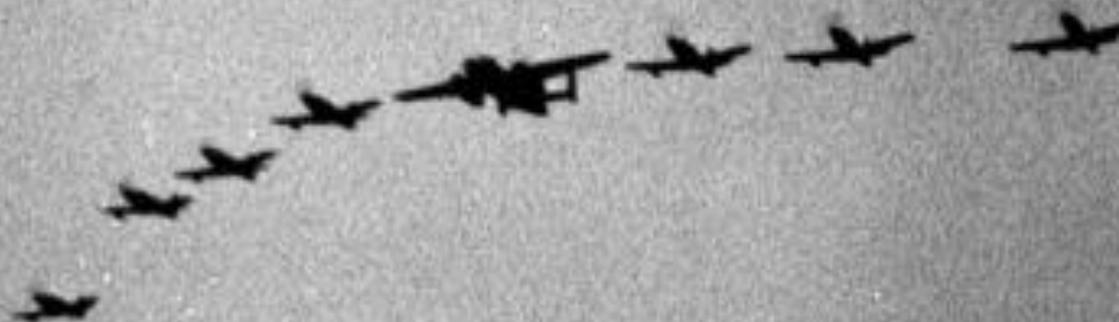


# Отважные летчики Якутии

(посвящается к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне)



МОБУ СОШ №24 имени С.И. Климакова

Составил ученик 8 Б класса: Исмагилов Давид

Руководитель: учитель истории и обществознания: Сучковская АА

Цель и задача моей поисково-исследовательской работы состоит в изучении известных и неизвестных фактов исторического события Ленд-лиз. Работа касается истории Якутии, связанной именно с этим периодом, отражает жизнь тех людей, кто отдал жизнь, выполняя свой воинский долг, во время работы трассы АЛСИБ. Работа посвящена увековечению памяти отважных летчиков-перегонщиков Сталинской трассы в честь 75-летия Победы в Великой Отечественной войне.

В своей работе я постараюсь осветить о строительстве аэродромов, о деятельности трассы, о героических участниках-воинов перегонки и участии в работе трассы местного населения, о роли трассы «Аляска-Сибирь» в послевоенном развитии воздушного транспорта в Якутии, потому как именно в те годы, именно через эту линию связи Якутия вышла на мировой уровень.

Свободы немецким оккупантам!



# Сталинская ТРАССА



Полк имени Героя Советского Союза  
Афанасий Власова



№  
6  
22.3.44



В ответ на высокую оценку нашей работы дадим в марте фронту 500 боевых самолетов.



Мазурок

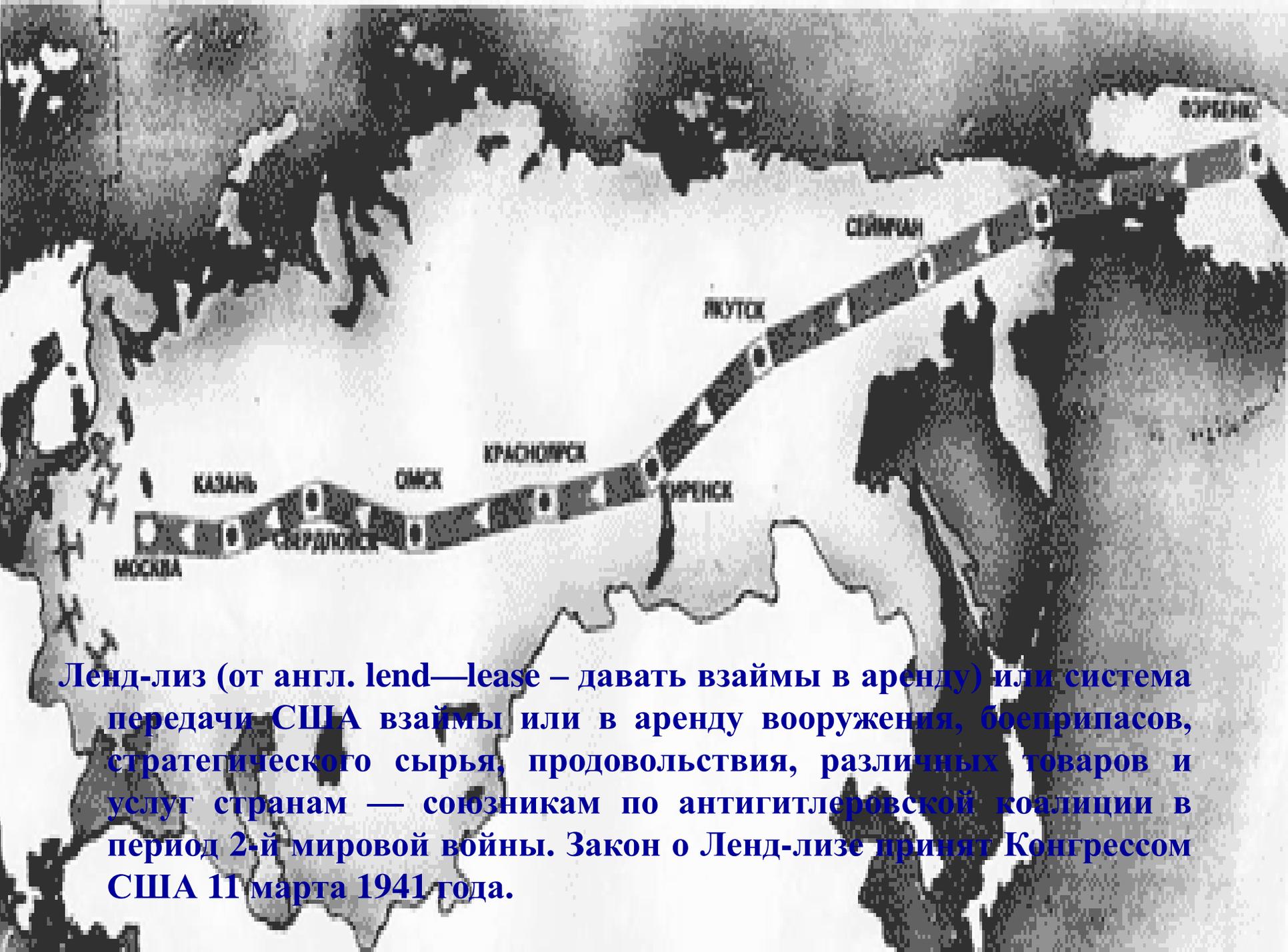
73

4<sup>я</sup> награда

Калиткин

Отличный летчик!  
дисциплинированный  
офицер

История Второй мировой войны показала пример сотрудничества стран-участниц антигитлеровской коалиции, когда фашизм заставила мобилизовать все человеческие, военные, экономические ресурсы для победы над врагом. Каждый регион страны внес свой вклад в достижении этой цели. Значение Якутии в этом отношении выглядит весомо.



**Ленд-лиз (от англ. lend—lease – давать взаймы в аренду) или система передачи США взаймы или в аренду вооружения, боеприпасов, стратегического сырья, продовольствия, различных товаров и услуг странам — союзникам по антигитлеровской коалиции в период 2-й мировой войны. Закон о Ленд-лизе принят Конгрессом США 11 марта 1941 года.**

Административным центром перегонной трассы был выбран Якутск, расположенный примерно посередине трассы. Учитывалось и то, что в Якутске имелась возможность организовать ремонт самолетов, здесь же находился самый мощный на северо-востоке страны радиоцентр.

В Якутске разместились штабы перегонной дивизии и Красноярской воздушной трассы, базировался 4-й перегонный авиаполк, а также 8-й транспортный авиаполк, сформированный в июне 1943 года. Кроме перегонки транспортных самолетов и обслуживания нужд трассы Аляска—Сибирь, полк подключался и к выполнению народнохозяйственных работ.



# Город Якутск – центров воздушного транспортного узла





Илья Павлович Мазурук – полярный летчик, Герой Советского Союза



С августа 1942 года — начальник Красноярской воздушной трассы ВВС РККА. Лично освоил весь маршрут трассы, начиная с Аляски. С июня 1943 года — командир 1 перегоночной авиационной дивизии, руководил перегоночной трассой Алсиб, проходящей из Аляски в СССР для поставок по ленд-лизу американских самолётов.

Из якутских авиаторов первыми заслуженными пилотами СССР стали в 1967 г. командир авиаэскадрильи 139-го летного отряда В.Л. Браташ и командир 139-го лётного отряда В.И. Кузьмин, а первым заслуженным штурманом СССР.

Заместителями командиров 14-го авиатранспортного отряда по летной службе работали Браташ Владимир Львович, Неклюдов Алексей Васильевич, Кузьмин Валерий Ильич; командирами, заместителями командира АЭ – Сладков Н. М., Дьяков Н. А.; старшим штурманом 46ТАО – Кондрашов Михаил Николаевич.

## «Не вижу в небе самолёта – и небо кажется пустым»



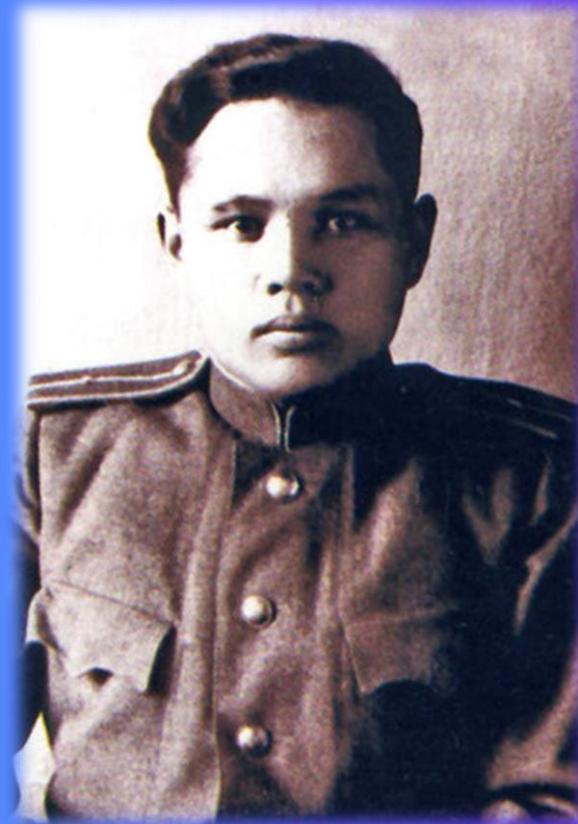
В 1930-х годах в Советском Союзе бурно развивалась авиация, молодежь была увлечена пилотированием, и Валерий Кузьмин не был исключением. Государство призывало: «Дадим стране 150 тысяч лётчиков!». В небе над Якутском все чаще стали появляться самолеты, настойчиво осваивалось воздушное пространство Якутии. После начала Великой Отечественной войны, в октябре 1941 года решением Государственного Комитета Обороны для связи с США приступили к строительству Особой воздушной линии (ОВЛ) через Берингов пролив, Чукотку, Колыму, Якутию до Красноярска. а время работы в полку младший лейтенант Кузьмин перегонял американские самолёты С-47, занимался перевозкой личного состава перегоночных полков, пассажиров и грузов, выполнял неотложные санитарные задания



Якутские курсанты летчики 1937 г. В первом ряду Кузмин В.И.



Валерий Кузьмин – Инструктор  
Якутского аэроклуба. 1941 год



Младший лейтенант В.И. Кузьмин –  
пилот 8 транспортного полка 1-й  
Перегоночной дивизии. 1944 год.

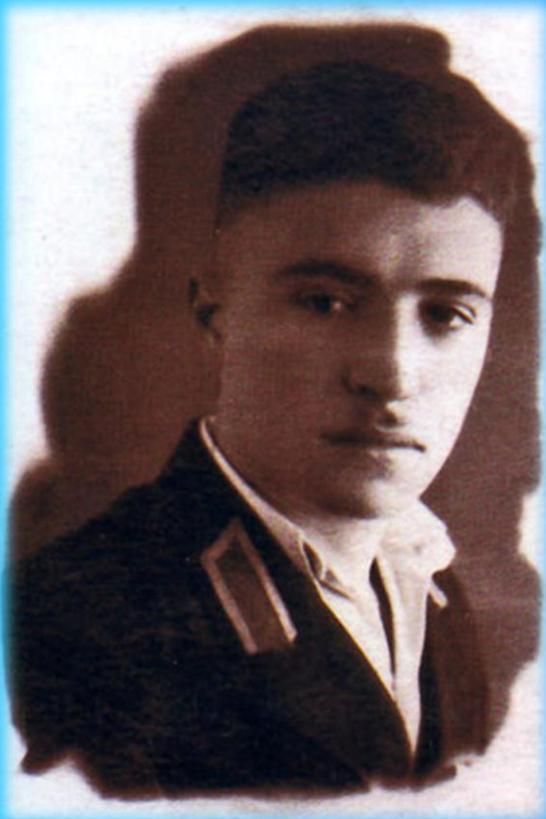
1963 г награжден орденом Трудового  
Красного Знамени.

Перегонщики обладали не только завидной выдержкой, решительностью, отвагой,- подвел черту В. Кузьмин.- они учились хладнокровной расчетливости Мазурука, военных командиров Васина, Матющина, Недосекина, Твердохлебова, Фокина... Их имена гремели повсюду. Наш необжитый север подсказал этим пилотам научить молодежь ходить плотным строем, буквально за лидером.

Заслуженный пилот Ю. Яковлев вспоминал:  
- Я был самым юным и самым... маленьким перегонщиком. Такой уж рост у меня, как видите. Валерий Кузьмин выводил меня, москвича, в небо после технического училища. Отбор существовал строжайший: иметь идеальное здоровье, на зубок знать все порты и приводы от Уэлькаля до Москвы... Летали на шести тысячах метров. А кислорода хватало на треть пути. Через сутки - опять в небо.



Браташ Владимир Львович- Заслуженный пилот СССР (1967)  
Заслуженный работник транспорта ЯАССР (1965) В июле 1943 г.  
командир корабля С-47 Браташ прибыл в Якутск в 8-й транспортный  
полк 1-й перегоночной дивизии, имея немалый по тем временам налёт  
— около 2 тысяч часов и солидный опыт. Вскоре за ним прочно  
закрепилась репутация одного из лучших пилотов перегоночной трассы  
Аляска - Сибирь.



Георгий Оганесович Ширинян (1923 - 1970) в 1950 г. окончил Московское аэрофотосъемочное училище Главного управления геодезии и картографии при Совете Министров СССР и стал работать штурманом в Якутском аэрофотосъёмочном отряде.

За два с половиной года работы в Якутске штурманом-аэрофотосъёмщиком на самолёте А-20 (американский бомбардировщик, поставляемый в нашу страну во время войны по ленд-лизу



## Заслуженный пилот СССР Юрий Петрович Яковлев



В апреле 1944 г. Яковлев прибыл в Якутск для прохождения службы в 8-м транспортном полку 1-й перегоночной авиадивизии и стал работать вторым пилотом на С-47.



Работая на перегоночной трассе Аляска - Сибирь, Яковлев занимался не только повседневной транспортной работой, но и, как зарекомендовавший себя отличным специалистом, направлялся для выполнения ответственных заданий за границей - работал на Аляске



## Заслуженный пилот СССР Николай Михайлович Сладков



После окончания учёбы с 1944 г. стал работать в Якутске пилотом 8-го транспортного полка 1-й перегоночной авиадивизии ГВФ. В 1945 г. его откомандировали в Маньчжурское управление ГВФ, где, выполняя полёты по заданию командования ВВС фронта, принял участие в разгроме милитаристской Японии.



Пётр Аполлонович Кухто — личность легендарная и колоритная в авиации Якутии. Его трудовая деятельность в нашей республике началась в 1938 году, когда он после окончания курсов бортрадистов трстал работать по специальности в Якутском транспортном авиаотряде. С 1942 года П.А.Кухто как один из самых опытных специалистов летал в 4-м перегоночном авиаполку флагманским бортрадистом. На его счету несколько сотен перегнанных бомбардировщиков ленд-лиза по трассе Аляска – Сибирь.



Якутск. Техник-лейтенант 4  
ПАП Николай Александров  
на фоне трофейного  
немецкого самолета Зигель  
Si-204D.

Летчики ВВС США в Якутске



Летая в тяжелейших условиях Крайнего Севера, при отсутствии оборудованных радиолокационных постов, над тундрой и бескрайней тайгой, когда зимой мороз достигал порой 70 градусов по Цельсию, советские и американские авиаторы творили настоящие чудеса мужества и отваги

Над Верхоянским хребтом, одним из наиболее сложных участков перегонки. Опасная красота - в случае отказа мотора летчика мог спасти только парашют. Но выволить его из ледового плена гор уже не могла никакая экспедиция





На этой фотографии – лётчик Дьяков. Он зимой 1943 года просидел один в горах больше месяца. Как-то, придя в штаб дивизии, командир 1 КПад, полковник Мазурук узнал об очередной вынужденной посадке. Старшина Дьяков посадил свой истребитель в районе Верхоянского хребта. Все необходимое для жизни ему, по распоряжению комдива, сбрасывали с самолетов. Каждое утро, войдя в штаб, Мазурук первым делом спрашивал:— Что слышно о Дьякове? Его вывезли только через 34 дня — охотники на оленьих упряжках. Самолет пришлось бросить.

Трасса помнит... В колымском поселке Зырянка до сих пор рыбаки вспоминают, как в феврале 1943 года на лед реки вдруг к ночи приземлились 13 истребителей, ведомых Мазуруком. Мороз выдался за 40 градусов. Казалось, утром самолетам не подняться, Но механик самолета-лидера полярник Д. Островенко собрал местных людей и те под его наблюдением топили дровами железные печки, установленные под "Аэрокобрами", укутанными рыбацкими брезентами. Утром Герой низко поклонился селу от имени эскадрильи - звено взлетело, сделало круг почета над поселком и подалось на запад, к Сеймчану.

### С П Р А В К А

о пропавшем без вести в мае  
1943 года экипаже самолёта в  
Томпонском районе Якутской АССР

В сентябре 1980 года в районе точки с координатами: широт  $133^{\circ}18''$ , долгота  $64^{\circ}06''$  /близ села Тополиное Томпонского района Якутской АССР/ оленеводом стада № 9 совхоза "Томпонский", НЕУСТРОЕВ Д.К. было обнаружено место катастрофы самолета и останки экипажа. По словам НЕУСТРОЕВА Д.К., он видел:

"плоскость, нижнюю часть фюзеляжа, двигатель, парашют, мелкие детали самолета, левую руку обгоревшего трупа с наручными часами и другие останки тела человека, а также документы".

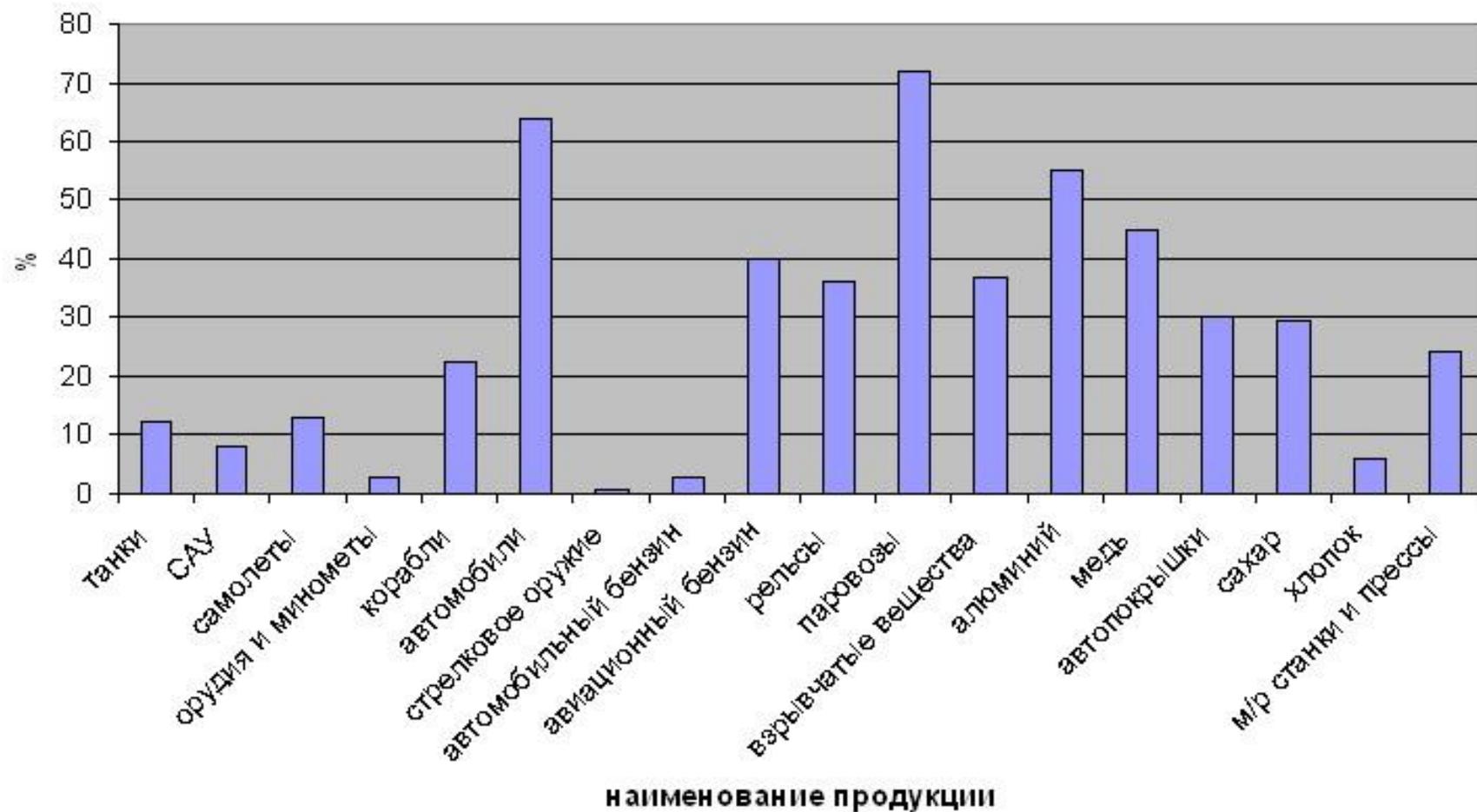
Общая протяжённость трассы Фэрбенкса до Красноярска составляла 6500 км, из них по территории СССР — 5000 км. По трассе Алсиба было доставлено около 8000 самолетов. По трассе не только перегоняли самолеты, но и перевозили различные грузы: военное оборудование, золото, слюду (506 тонн), продовольствие, оборудование для госпиталей, хозканцелярские принадлежности, 307 тонн почты (в том числе 187 тонн дипломатической почты), а также инкубационные яйца, протезы, иголки для швейных машин, запчасти для часов и другое.

## Советская и иностранная, поставленная по ленд-лизу техника



Воспоминания местного жителя Усть-Янского района А. Барабанского о спецпереселенцах с Прибалтики (финны, литовцы, евреи) : "...Ни одежды, ни посуды у них не было. Поэтому им приходилось одевать что попало. Когда американцы стали присылать мешки с продуктами, то они из этих мешков шили себе одежду, ковры.

**Диаграмма №2. Доля ленд-лизовских поставок в общем количестве произведенной и поставленной в СССР продукции.**



Согласно данным, приведённым данным историков, на советском участке трассы произошло 279 летных происшествий, из них: 39 катастроф, 49 аварий, 131 поломка и 60 вынужденных посадок.

Погибло 114 человек. Причины потерь: сложные метеоусловия, плохое метеообеспечение, конструктивные недостатки и производственные дефекты (по этой причине потеряно 8 машин), неполная подготовка к вылету матчасти (потеряно 7 машин), плохая техника пилотирования в сложных метеоусловиях (потеряно 18 самолетов), недисциплинированность летного состава (потеряно 8 самолетов), плохая организация полетов (потеряно 9 самолетов).

Ветераны авиации Якутии и перегонной трассы Аляска - Сибирь с бывшим послом США в СССР, а в годы войны участником перегонки Т. Уотсоном. Слева направо: Ю.П. Яковлев, Ю.И. Спиридонов, Т. Уотсон, Н.М. Сладкое, В.В. Протодяконов и И.З. Воробьёв. Якутск, июнь 1987 г



Заслуженный пилот СССР Юрий Петрович Яковлев. Участник программы перегона самолетов по ленд-лизу.

Кычкин Иннокентий Семенович, ветеран ВОВ (командир взвода стрелковой дивизии). После войны – авиатор, заместитель начальника Якутского управления гражданской авиации



В начале 1946 года перегоночная трасса Аляска — Сибирь прекратила свою деятельность.

Многие после войны остались в Якутии и составили костяк личного состава Якутского Управления гражданской авиации. Летчики-перегонщики В.Л.Браташ, В.И.Кузьмин, Н.М.Сладков и Ю.П.Яковлев стали заслуженными пилотами СССР

"Холодная трасса" Алсиб была согрета  
единством людей - приблизить победу в  
войне над общим врагом.

И память о ней в истории сохранится.



## **4-й перегоночный авиационный полк ГВФ. С 28 августа 1942 года по октябрь 1945 года**

- 7 мая 1943 года. Бороненко Александр Маркович. Майор. Командир эскадрильи 4-го перегоночного авиационного полка ГВФ (кавалер двух орденов Красного Знамени). Погиб в авиационной катастрофе на самолёте В-25 в 12 км. северо-восточнее города Якутск. Не хоронен в связи с падением самолёта в реку Лена.
- 7 мая 1943 года. Куделин Пётр Васильевич. Инженер-капитан. Старший инженер 4-го перегоночного авиационного полка ГВФ. Погиб в авиационной катастрофе на самолёте В-25 в 12 км. северо-восточнее города Якутск. Не хоронен в связи с падением самолёта в реку Лена.
- 7 мая 1943 года. Наумов Григорий Тихонович. Сержант. авиационной катастрофе на самолёте В-25 в 12 км. северо-восточнее города Якутск. Не хоронен в связи с падением самолёта в реку Лена.
- 24 мая 1943 года. Тимошенко Иван Алексеевич. Старший лейтенант. Лётчик 4-го перегоночного авиационного полка ГВФ. Умер в больнице от ран полученных в аварии самолёта А-20. Похоронен в городе Якутск.
- 16 мая 1944 года. Глушцов Александр Васильевич. Лейтенант. Лётчик 4-го перегоночного авиационного полка ГВФ (кавалер орденов Красного Знамени и Красной Звезды). Погиб в авиационной катастрофе на самолёте А-20. Самолёт упал в реку Лена.

Список продолжается см. <https://proza.ru/2020/04/10/2082>

**4-й перегоночный авиационный полк Гражданского Воздушного Флота расформирован в октябре 1945 года на аэродроме Якутск**

Слава героическому подвигу  
отважных летчиков Якутии!

Ваш подвиг в сердцах поколений!