

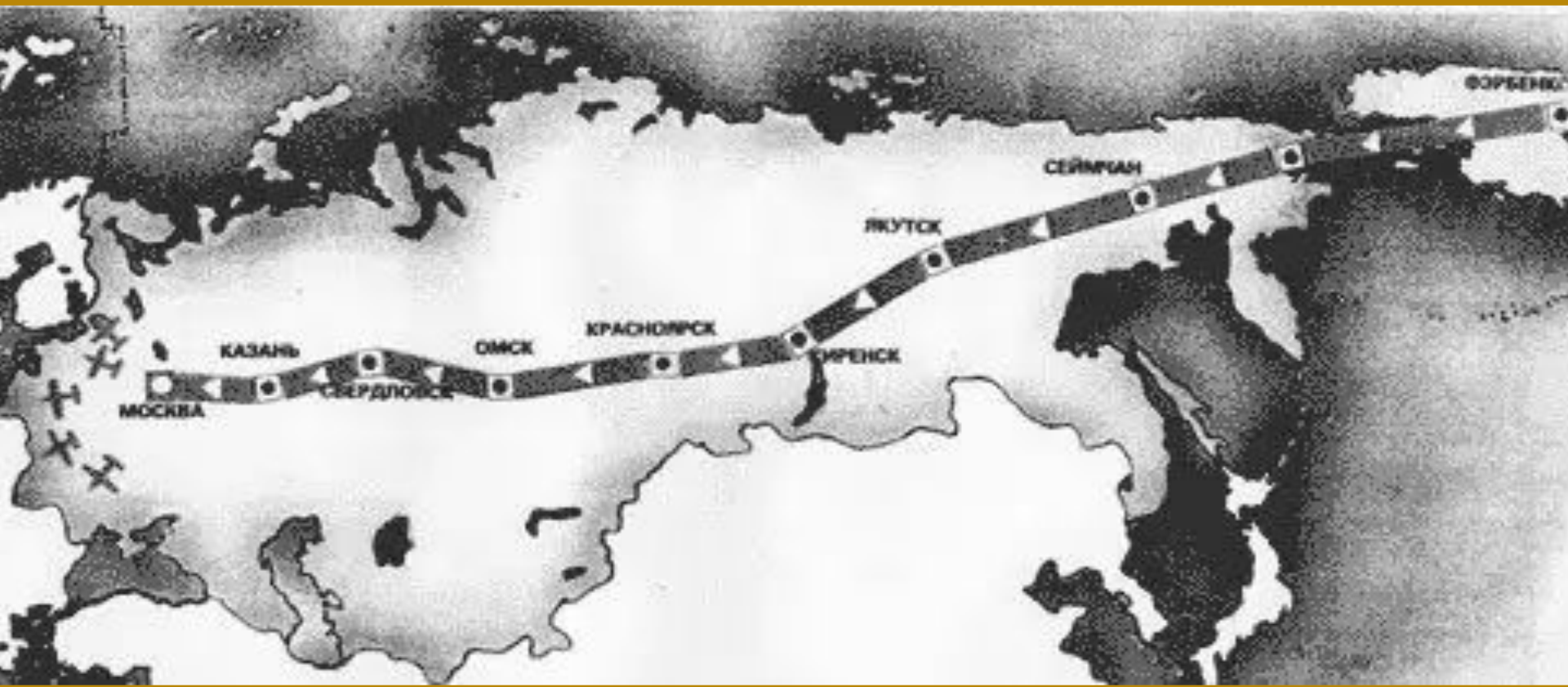
# В НЕБЕСАХ МЫ ЛЕТАЛИ ОДНИХ



Воздушная трасса  
Аляска - Сибирь

АлСиб — трасса, вписанная  
золотыми буквами в историю  
страны

Один из путей доставки «ленд-лизовских» американских самолетов в нашу страну шел из Фэрбенкса (Аляска, США) через Якутию в Красноярск



Карта воздушной дороги Аляска – Сибирь, по которой в годы второй мировой войны перегонялись боевые самолеты из США на восточный фронт

Авиатрасса пролегла с Аляски через Берингов пролив, центральные районы Чукотки, Колымы, Якутии и Сибири — до Красноярска. А это порядка 6,5 тысяч километров напрямую, без точных карт через горы, тундру, тайгу, через самую суровую климатическую область планеты, где и магнитные компасы ненадежные помощники.



*Только в сентябре 1994 года смогли увидеть и заснять карту секретной Красноярской трассы (фото Н.Дроздова)*



*США. Буффало. Истребители Р-63 (Кингкобра) перед отправкой в СССР*

К осени 1942 года на огромном пространстве между Уэлькалем на Чукотке и Красноярском в небывало сжатые сроки, всего за 10 месяцев, в основном были закончены строительство и реконструкция 16 аэродромов. По воздушной трассе Красноярск—Уэлькаль началась перегонка в нашу страну из США боевых и транспортных самолетов.













Тянулась трасса на 6306 км от Фербенкса на Аляске, через Берингов пролив, Уэлькаль (Чукотка), Сеймчан (Колыма), Якутск, через полюс холода в районе Оймякона, Киренск (Иркутская область) до Красноярска. Это были рудные участки со сложным рельефом и климатом. Нужно было выбрать участки для строительства аэродромов.

---

Основным направлением деятельности воздушной трассы Аляска — Сибирь была перегонка американских самолетов. За 1942-1945 годы по этой трассе на фронты Великой Отечественной войны было доставлено 8 тысяч американских истребителей, бомбардировщиков и транспортных самолетов, сыгравших определенную роль в успешных военных действиях Советской Армии.

За три года, с октября 1942 по октябрь 1945, пилоты 1-й перегоночной дивизии в трудных условиях севера, рискуя жизнью, перегнали по АлСибу 8094 американских самолета. Из них на фронте было сформировано 250 авиаполков. Потери за время перегонки составили 81 самолет, чуть больше 1 процента, при этом погибли 115 перегонщиков. В конце августа 1945 года Соединенные Штаты прекратили поставку самолетов в СССР и началось постепенное расформирование трассы.



# Первый летчик перегоночной трассы Аляска — Сибирь

Валерий Ильич  
Кузьмин



- Валерий Ильич Кузьмин, родился 7 ноября 1918 г. в селе Иннях Олёкминского района в семье крестьянина Кузьмина Ильи Дмитриевича - участника первой мировой войны, кавалера трёх орденов Георгиевского Креста. Он был на селе очень уважаемым человеком, опытным охотником и рыбаком, скоропостижно скончался от перитонита, когда дети были маленькими. У матери, Марфы Ефремовны, осталось пятеро детей. В 1928г. в числе первых она вступила в колхоз «Ударник», всё умела делать, была завидная хозяйка, неустанная работница, женщина крутого нрава. Всю большую семью Марфа Ефремовна подняла одна и воспитала прекрасных детей.

В 20-е годы, когда Валерий был мальчишкой, на селе о самолёте даже никогда и не слышали. Он сам рассказывал, как в первый раз увидев самолёт в небе, испугался. «Мать меня, как цыплёнка, под юбку спрятала, а сама дрожит от страха. А в селе тоже был переполох. Инняхцы, услышав самолёт, бросились врассыпную». С тех пор у Валерия появилась мечта полететь в небо.

30-е годы - время повального увлечения авиацией. Настойчиво осваивалось воздушное пространство Якутии. Чаше стали прилетать самолёты.





В 1933 г., окончив Дельгейскую семилетнюю школу, Валерий по направлению комсомола поехал на учёбу, поступил в Якутский техникум пушно-мехового хозяйства на охотоведческое отделение. Однако не по годам смыслёного, решительного парнишку увлекла мечта - подняться в небо.

Сначала Кузьмин одним из первых, поступил в только что открывшуюся планерную станцию, которой руководил Юрий Шафер, впоследствии ставший учёным с мировым именем. В 1935 году был направлен в Ульяновскую лётную школу. А уже в начале 50-х Валерий Ильич командир авиаэскадрильи. Инструктор Якутского аэроклуба.

1941 год





В 1941г. началась Великая Отечественная война. Весь народ поднялся на защиту Родины. Валерий Ильич был зачислен в состав 1-й Краснознамённой авиационной дивизии Гражданского воздушного флота. В октябре 1941г. Государственный Комитет Обороны СССР принял решение о строительстве особой воздушной линии для связи с США. Из Якутской авиагруппы в распоряжение Управления Особой Воздушной линии откомандировали четырёх пилотов. В их число попал и Валерий Ильич.



Работа оказалась трудной, требовала напряжения всех сил, экипажи летали над огромной территорией - от Якутска до Берингова пролива, над неизвестными таёжными и гористыми пространствами.

В конце 1942 года открывается перегонная авиатрасса Аляска - Сибирь, по которой в годы войны на фронт перегнали около восьми тысяч боевых американских самолётов.

В 1943 году он уже второй пилот американского транспортного самолёта СИ-47 8-го транспортного полка Первой Краснознамённой перегонной авиадивизии.

Командир самолета Ли-2 В.И Кузмин с членами экипажа. 1948 год.



В начале 50-х годов Валерий Ильич - командир авиаэскадрильи созданного после войны 14-го транспортного авиаотряда. Подразделение обеспечивало потребности республики в авиатранспортных услугах, одновременно шла подготовка лётных специалистов. Это был период становления авиации Якутии.

В.И Кузмин и Л.Е. Шевченко с пилотами 139-го авиаотряда на привокзальной площади Якутского аэропорта.





Летал Кузьмин много, готовил лётные кадры, подразделение из года в год наращивало объёмы авиатранспортного обеспечения населения и экономики республики.

Рос авторитет Кузьмина в республике, он несколько раз избирался депутатом Верховного Совета ЯАССР, его отличали активная, последовательная гражданская позиция, стремление превратить Якутию в высокоразвитую, экономически сильную, процветающую республику. Он стал видным общественным деятелем, его труд высоко оценён руководством республики - в 1962 году Валерия Кузьмина представили к присвоению звания Героя Социалистического Труда, которого он был удостоен спустя 11 лет.

Он был одним из первых пилотов Якутии, налетавших миллион километров, таким знаком награждался трижды.

В середине 60-х 139-й авиаотряд готовился к эксплуатации своих турбовинтовых самолетов, и в марте 1965 г Кузьмин добивается освобождения от должности руководителя авиапредприятия, чтобы заняться освоением новой техники. Он переучивается на самолет Ан-12 и уже в середине 1966 г работает пилотом-инструктором этого воздушного судна.

В.И. Кузьмин, заместитель начальника Полярного управления ГА П.П. Москаленко и замполит Нижнеколымского ОАО И.И. Тютюнькин. 1964 год.



С января 1967 г ВИ Кузьмин — командир 139-го ЛО, осваивающего сразу два типа самолетов — Ан-24 и Ан-12, в том же году он становится заслуженным пилотом СССР, а в 1969 г возглавил Якутский ОАО.

Здесь в полной мере проявился талант Валерия Ильича как организатора производства и воспитателя.



Каждый день в семь часов утра на "уазике" он проезжал по цехам и службам, наблюдал за подготовкой самолетов к вылету, останавливался, разговаривал с работниками. Огромен был его авторитет среди руководителей районов и предприятий республики.

Валерий Ильич был прекрасным семьянином, любящим и любимым отцом. Они с супругой, Марией Андриановной, вырастили и воспитали четверых детей. Дело отца продолжает пилот-инструктор самолёта Ил-76 Владимир Валериевич Кузьмин, человек, пользующийся большим авторитетом у лётного состава.

В.И. Кузьмин с женой и дочерьми Зоей и Ольгой. 1963 год.





В феврале 1973 г. В.И. Кузьмин стал Героем Социалистического Труда.  
Стержнем жизни Кузьмина была профессия пилота, любимому делу он отдал  
себя всего, без остатка.

В.И Кузьмин с семьей. 1971 год.



Кузьмин - единственный из якутских лётчиков, освоивший 12 типов самолётов и налетавший 20 тысяч часов среди такого ранга руководителей авиации. Его имя внесено в Книгу рекордов Якутии, как первого из якутов летчика-перегонщика военных самолётов с Аляски на фронт по трассе Красноярск-Уэлькаль, видного организатора воздушного транспорта Якутии.

В.И Кузьмин 1980 год



В одной из своих последних статей Кузьмин привел слова поэта «Не вижу в небе самолета — и небо кажется пустым». Да, он не мыслил своей жизни без авиации. Уйдя с должности командира Якутского ОАО в июне 1981-го, он прожил на пенсии всего два года. Валерий Ильич после тяжелой продолжительной болезни скончался 1 июня 1983 года на 65-м году жизни в городе Якутске.