## О санитарных полётах Полярной авиации

Я бы хотел уточнить, что такое «санитарная авиация»? Это надпись или эмблема на борту самолёта? Или всё-таки выполнение санитарных, аварийно-спасательных работ любыми самолётами. Например, можно отнести к ним и полёты в Арктике 1928 года по спасению экспедиции Нобеля. Там кроме зарубежных пилотов принимали участие и наши командиры Чухновский и Бабушкин. А также спасательные работы 1930 года пилота В.Л. Галышева на Чукотке, и полёты 1934 года, связанные со спасением пассажиров «Челюскина». Кстати, тогда же заболевшего на льдине начальника экспедиции О.Ю. Шмидта на самолёте перевёз в США пилот М.Т. Слепнёв. Это тоже санитарный полёт. В 1940 году на о. Генриетта произошёл трагический случай. Был послан самолёт с м. Челюскин. Подробности я выложил в разделе «Полярные станции» на стр. «Генриетты, остров». Я подобрал несколько документов из архива Полярной авиации, где сказано о таких полётах и даже специально созданных подразделениях.

**Д. 1251. Годовой отчёт Чукотской АГ … за 1945 год**

Л. 75. Выполнение плана Чукотской АГ за 1945г.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Статьи | план | факт | % |
| 1 | **Налёт часов всего**  В том числе:  а) на транспортной работе;  **б) санитарные полёты;**  в) испытания сам. и моторов;  г) тренировка;  д) пол. по розыску экспедиции | 1600  1200  400 | **1647**  1582  24  19  15  5,30 | 102,9  131,9  6,1 |

**Оп. 2. Д. 1255. Годовой отчёт Чукотской АГ … за 1946г**. 144л.

…План по санитарным и тренировочным заданиям не выполнен из-за отсутствия лётного состава. За 1946г. самолёты Чукотской АГ помимо транспортных и санитарных полётов работали по обеспечению избирательной компании в начале года в Верховный Совет СССР.

**Оп. 5. Дело 348. Отчёт о работе Игарской АГ** за 1-е п/г 1946г.  
Самолётный парк Игарской АГ делится на следующие группы:…  
12 самолётов С-2 санитарного типа: Н-355, Н-357, Н-382, Н-383, Н-384, Н-385, Н-386, Н-387, Н-388, Н-389, Н-390, Н-391. …

**Дело 349. Отчётный доклад Чукотской АГ о работе за 1 п/г 1946г.**

1 – Выполнение плана. 1-е полугодие 1946г.

План (50 час) по санитарным полётам выполнен только на 24% (12 час). Санитарные полёты выполнялись на самолёте С-2 Н-359 в районе Анадырь-Усть-Белая, Оловянная-Провидения. Доставлено больных 5 чел.

**Д. 1259. Годовой отчёт Чукотской АГ … за 1947**г.

Л. 23. IX. Выполнение эксплуатационного плана. … Было предусмотрено:

А). для транспортной работы ЛИ-2 – 1 с-т и Си-204 – 2 с-та;

**Б). на санитарные полёты Си-204 – 1 с-т и ПС-2 – 1 с-т;**

В). на прочие полёты ПС-2 – 2 с-та.

**Дело 527.**  (ноябрь-декабрь 1952г)

Самолёт АН-2 показал свои хорошие качества при АСР и санитарном обслуживании отдалённых полярных станциях и экспедиций Главсевморпути.

**Дело 665. Приказы нач. ГУСМП с №20 по №251. 31.1-28.12.1955г.**

**Л. 123. Приказ Начальника ГУСМП ММФ СССР №251с 26.12.1955г.**

**Об организации авиационных АСЭ в составе Полярной авиации.**

Во исполнение приказа ММФ №500сс от 22.12.1955г. приказываю:

Командующему ПА т. Шевелёву:

1. Организовать **с 1 января 1956г 1-ю** авиационную аварийно-спасательную эскадрилью в составе 2-х самолётов Ли-2, 2-х Ан-2, 2-х Бе-6 и 3-х вертолётов Ми-4 с базированием в Игарке. Эскадрилью подчинить командиру Хатангского АО.

2. Организовать **с 1 октября 1956г 2-ю ААСЭ** в составе 2-х Ли-2, 2-х Ан-2, 2-х Бе-6 и 3-х вертолётов Ми-4 с базированием в Тикси. Эскадрилью подчинить Командующему ПА.

3. Укомплектовать эскадрильи самолётами Ли-2 и Ан-2 в лыжном варианте за счёт самолётного парка ПА. Укомплектование гидросамолётами Бе-6 и вертолётами Ми-4 произвести за счёт поставок промышленности в 1956г. в первую очередь.

4. В плане 1956г предусмотреть регулярные полёты для систематической тренировки ЛС и практического освоения лётным составом закреплённых за эскадрильями районов.

5. Командующему ПА, совместно с отделом труда и зар/платы Главсевморпути, представить мне на утверждение:

а) штатное расписание эскадрилий – 28.12.1955г;  
б) Положение об оплате работников эскадрилий – 15.1.1956г.

6. Начальнику ПФО т. Левину: а) оформить с ПЭУ ММФ увеличение плана по труду ПА на 1956г; б) оформить с ФВУ ММФ выделение ПА на 1956г дополнительных ассигнований на приобретение вертолётов и содержание АСЭ-й.

Нач. Главсевморпути /В. Бурханов/

**Д. 2993. Приказы 136-270 УПА 1955г**.

**Л. 219. Пр. Р-268. 31.12.55г**. О поощрении экипажа самолёта АН-2 Чукотского АО.

В декабре 1955г самолётом **АН-2 Н-558** Чукотского АО при сложных условиях был доставлен тяжело больной с м. Шалаурова в больницу на материк, в результате чего была спасена жизнь работника Полярной авиации.

За отличное выполнение санитарного задания приказываю: объявить Благодарность экипажу к/к Ерохову С.А, шт Мительману В.Н, б/м Корягину Н.Ф, б/р Дубнову А.П.

Оп. 4. **Дело 700. Приказы Нач. ГУСМП с №10 по №174. 16.1-18.12.56г**.

Л. 47. Приказ Начальника ГУСМП ММФ №137с 22.8 1956г. Москва.

О частичном изменении приказа Начальника ГУСМП №251 от 26.12.1955г.

В частичное изменение приказа ГУСМП №251 от 26.12.1955г. Приказываю:

Командующему ПА т. Шевелёву М.И.: - **организовать 2-ю АСАЭ с 1 октября с.г. не в Тикси, а в Крестах Колымских и подчинить её командиру Чукотского АО ПА.**

ИО Начальника Главсевморпути Е. Толстиков.

Л. 73. План мероприятий Главсевморпути по борьбе с аварийностью в Полярной авиации. Утверждаю. Нач. Главсевморпути Бурханов. 23.10.56.

…  
25. Укомплектовать 1-ю СПАЭ в Игарке и подлежащую формированию в Крестах Колымских 2-ю СПАЭ самолётами Ли-2 и Ан-2, переоборудованными под экспедиционный вариант на лыжах и лётным составом, подготовленным к полётам в сложных условиях днём и ночью.

Держать эти эскадрильи в готовности для оказания помощи терпящим бедствие экипажам самолётов и кораблей в ЦПБ и для неотложной медицинской помощи работникам ГУСМП и местному населению

Нач. Полярной авиации Главсевморпути Шевелёв

**Дело 712. Приказы Начальника Главсевморпути ММФ.** 10.1-31.12.1957г.  
Л. 2. **Приказ Начальника ГУСМП ММФ №1с. 5.1.1957г. Об изменениях в оргструктуре и базировании АСАЭ.**

Опыт применения в 1956г. 1-ой АСЭ показал непригодность выбранного места базирования её в Игарке и нецелесообразность и неэффективность постоянного содержания в составе эскадрилий лётного состава. Удалённая от основного района её деятельности, эскадрилья не смогла быть своевременно использована для оказания помощи терпящим бедствие на о. Шпицбергена учёным и экипажу вертолёта с д/э Лена и экипажу севшего на воду самолёта ЯК-25 в районе п/о Ямал.

Эффективная помощь этим людям была оказана находившимися вблизи района происшествия самолётами других подразделений Полярной авиации.

Несмотря на то, что в эскадрилью зачислился лучший лётный состав, но находясь на постоянной службе, он мало летал, постепенно терял квалификацию и не мог быть использован для выполнения спасательных операций, проводимых всегда в сложных условиях. В связи с этим на выполнение аварийных заданий направлялись лучшие экипажи основных подразделений Полярной авиации, качество техники пилотирования которых постоянно поддерживается на нужном уровне систематическими полётами на экспедиционной и транспортной работе.

Многолетний опыт применения авиации для оказания неотложной помощи местному населению Арктики, а особенно в период спасательных операций на Шпицбергене показал также необходимость расширения функций АСЭ-й и привлечения её не только для спасения экипажей терпящих бедствие самолётов, но и для спасения экипажей кораблей и оказания помощи, в экстренных случаях местному населению.

В частичное изменение приказов Нач. Главсевморпути №251 от 26.12.55 и №137 от 22.8.56 для улучшения деятельности АСЭ-й Полярной авиации, ПРИКАЗЫВАЮ:

- Командующему Полярной авиации т. Шевелёву М.И.:

1. Передать 1-ю АСЭ из Хатангского АО в Московский АО и переформировать её к 1.2.1957г. по новому штатному расписанию.

2. Для приближения эскадрильи к новому району её деятельности установить базирование 1-й эскадрильи на аэродромах Амдерма и Диксон.

3. С 1.2.1957г. 2-ю АСЭ базировать на аэродромах Тикси и Кресты Колымские.

4. АСЭ-и укомплектовать постоянным наземным составом, а ЛС их иметь переменный.

Для несения дежурства на указанных аэродромах направить в АСЭ-и, сроком на 3 месяца лучшие экипажи подразделений соответствующих авиаотрядов, подготовленные для выполнения спасательных функций в любых сложных условиях.

5. Все указанные выше изменения в порядке комплектования и применения эскадрилий внести в Положение об АСЭ-ях Полярной авиации.

ИО Начальника Главсевморпути (Е. Карамзин)

**Д. 3008. Приказы 1-243 отдела ПА 1957г**.   
**Л.3-4. Приказ Р-3. 7.1.1957г. Об изменении базирования и организационной структуры аварийно-спасательных эскадрилий.**

Во исполнение приказа Главсевморпути от 5.1.1957г. Приказываю:

1. Командиру Хатангского ОАО тов. Журавскому Д.Т. до 1.2.1957г. передать 1-ю АСАЭ в Московский АО. Личный состав и самолётный парк передать на доукомплектование Московского и Чукотского АО согласно отдельных указаний.
2. Командиру Московского ОАО Котову А.С.: к 1.2.1957г. организовать в составе АО аварийно-спасательную АЭ, согласно штатного расписания и базировать на аэродромах Амдерма и Диксон по одному ЛИ-2, АН-2 и вертолёту МИ-4 на каждом.
3. **Командиру Чукотского ОАО т. Цуцаеву В.А.: установить с 1.2.1957г. базирование эскадрильи на аэродроме Тикси и Кресты Колымские по одному самолёту ЛИ-2, АН-2 и вертолёту МИ-4 на каждом.**
4. Командирам Московского и Чукотского АО: а) установить с 1.2 с.г. на указанных выше аэродромах постоянное дежурство экипажей АСАЭ-й. Для работы (дежурства) в АСАЭ направить сроком на 3 месяца лётный состав из других АЭ, подготовленных к полётам в СМУ и имеющих опыт специальных заданий в высоких широтах Арктики, а самолёты и вертолёты, оборудованные в экспедиционном варианте и с аварийным снаряжением … табелю; в) самолёты Бе-6 направлять в эскадрилью только на период летней навигации и базировать в а/п Диксон и Кресты Колымские.
5. Начальнику ОК и Главному инженеру Полярной авиации совместно с командирами АО укомплектовать до 1.2.1957г. **1 и 2 АСАЭ** постоянным личным составом.

Командующий Полярной авиации Шевелёв

Начальник штаба Зайцев

**Д. 3753. Штатное расписание отделений Арктикснаба, а/портов и АЭ УПА на 1958г**. **Л. 162. Штатное расписание Чукотского ОАО Полярной авиации Главсевморпути ММФ на 1958 год.**

**Л. 164. Аварийно-спасательная эскадрилья.**

- командир АЭ – 1 – 2000 руб.

- начальник штаба, он же начальник штаба 1 и 2 АЭ – 1 – 1400р.

- инструктор парашютной службы – 1 – 1290р.

- командир звена – командир (на 20% ниже КАЭ).

- командир корабля – 2 – 1610р.

- инженер звена 3 кл – 2 – 1045р.

- врач – 2.

Итого 9 единиц, из них ЛПС – 4.

Л. 165. **По АСАЭ постоянный ЛПС не выделялся**, командир отряда в соответствие с дислокацией направляет в а/п Тикси, а также выделяет в Кресты Колымские дежурные самолёты с соответствующими экипажами за счёт основного состава Чукотского АО. На самолёт БЕ-6 специального экипажа, кроме 2-го б/механика не выделяется. Комплектование основного состава экипажа на самолёт БЕ-6 производится за счёт экипажа самолёта ЛИ-2.

**Постоянным местом базирования инженеров и врачей звена а/специалистов АЭ является а/п Кресты Колымские и Тикси. 31.3.1958г.**

**Д. 2596** (ф/к-2банки). **Приказы Гласевморпути №1-81. 7 янв-28 дек. 1959г.**

Л. 93. Приказ №44. 11.7.1959г. **Об аварии самолёта Ли-2 Н-492** к/к Мироненко Московского отдельного авиаотряда Полярной авиации.  
 **К/к 2-й АЭ Московского ОАО ПА т. Мироненко Н.В. находился на дежурстве в** **аварийно-спасательном авиазвене в а/п Амдерма.** 27январяначальника**/**пАмдермадал т. Мироненко, как командиру дежурного экипажа самолёта Ли-2 Н-492 санитарное задание на вылет в а/п Усть-Кара для эвакуации тяжело больного в Амдерму. Тов. Мироненко вылетел из Амдермы в 11ч.01м и в 11ч.26м. с КДП а/п Усть-Кара получили на борт разрешение на снижение до 600м и на переход на командную связь. Через 10 мин. на Н=600м к/к Мироненко доложил диспетчеру а/п Усть-Кара о пролёте привода на 600м в облаках. Диспетчер КДП а/п Усть-Кара т. Ершов, руководивший полётами, разрешил снижение до 300м по утверждённой схеме. Выполнив стандартный разворот на курсе 60 гр. и идя на привод с курсом 240 со снижением к/к доложил через 2 мин. «землю вижу, разрешите заход на посадку». Диспетчер Ершов сообщил на борт давление и разрешил заход. После получения разрешения к/к Мироненко произвёл заход на посадку построением прямоугольного маршрута на Н=200м. После выполнения 4-го разворота к/к Мироненко дал команду б/м Шекурову выпустить шасси. 4-й разворот был выполнен на большом удалении от ВПП, поэтому Мироненко не увидел сразу линии подхода, выставленной из бочек, а также знаков ВПП, но продолжая снижение по курсу на Н=70м, увидел отчётливо знаки подхода и знаки ВПП. В этот момент следовало прекратить снижение и продолжать полёт на этой высоте в горизонтальном полёте до полного уточнения расчёта, после чего либо производить посадку установленным порядком, либо уходить на 2-й круг. Вместо этого к/к Мироненко продолжал снижение с доворотами, что привело к преждевременной потере высоты и нарушению расчёта на посадку. Увидев посадочный знак «Т», т. Мироненко дал команду выпустить шасси *(? повторно)* и продолжал дальнейший полёт на Н=10-15м. Плохо видя свою высоту из-за белизны покрова, слабого позёмка и снегопада т. Мироненко ориентировался докладом б/механика, который передавал показания р/высотомера РВ-2. Во время пролёта лощины глубиной 3-4м, показания р/высотомера создали впечатление увеличения высоты. Мироненко отжал штурвал от себя и убрал наддув. Самолёт коснулся не укатанной снежной поверхности в 70 м от ВПП в снег глубиной до 60см. Момент приземления экипаж не заметил. Самолёт пробороздив 35м ударился об укатанную бровку полосы подхода ВПП вначале правым колесом, вследствие чего произошло разрушение узла заднего подкоса, который пробил обшивку центроплана. Шасси сложилось назад, самолёт развернуло на 30-40 градусов влево от ВПП и он ударился носовой частью фюзеляжа об укатанную поверхность полосы подхода ВПП, выскочил на неё и продолжал движение на деформированной носовой части фюзеляжа, остановился на границе ВПП на удалении 250м до посадочного знака «Т».

В момент происшествия состояние погоды: 10/10 слоисто-дождевая 300м, снег, вид 2000, ветер 220 гр. 6 м/с, давление 747,8, -15 гр, влажность 93.  
 Комиссия в составе командира УТО т. Шатрова, Гл. инженера Московского АО т. Зайцева, командира АСЭ т. Завьялова, старшего штурмана 3-й АЭ Московского АО т. Рыжова, инженера АСЭ т. Коротаева, произведя поверхностный (без разборки) осмотр самолёта, сделала неправильное заключение о характере повреждения самолёта и классифицировала данное л/происшествие «поломкой».  
 Вторичным осмотром самолёта Н-492 ИТС, командированным на место происшествия для разборки и подробной дефектации, установлено, что при ударе самолёта о землю были разрушены силовые элементы центроплана, носовой части фюзеляжа и мотогондол. Полученные повреждения выходят за пределы ремонтных допусков и вызвали нарушения нивелировочных данных. Вследствие непригодности самолёта к дальнейшей эксплуатации и ремонту, данное л/происшествие относиться к числу аварий. Экипаж и пассажиры остались невредимы.  
Причины л/происшествия. Основной причиной л/происшествия является нарушение к/к т. Мироненко захода на посадку в условиях ограниченной горизонтальной и вертикальной видимости. Не видя полосы подхода и посадочных знаков ВПП, продолжал снижаться, что привело к неточному расчёту на посадку и приземление самолёта в 70м от ВПП. Тов. Мироненко имеет общий налёт на самолёте Ли-2 2158 часов, отлично владеет т/п на этих самолётах. Поэтому авария самолёта произошла лишь из-за зазнайства и излишней самоуверенности т. Мироненко.

ПРИКАЗЫВАЮ: 1. К/к пилота 2 класса т. Мироненко Н.В. за пренебрежение элементарными мерами предосторожности, проявление при этом необоснованной самоуверенности и зазнайства, что при заходе на посадку в сложных м/условиях привело к аварии, - перевести во 2-е пилоты.  
2. Приказ объявить всему ЛПС Полярной авиации.  
3. **Самолёт Ли-2 оп. знак Н-492, зав. №184299908 списать** с баланса МОАО Полярной авиации и исключить из списков самолётного парка.

Начальник Главсевморпути ММФ /А. Афанасьев/

**Дело. 782. Отчёт Московского ОАО Полярной авиации Главсевморпути за 1959г**.

Л. 4. Выполнение плана эксплуатации ВФ Московским ОАО. В 1959г перед Московским АО были поставлены следующие задачи: … 5. Несение вахты АСЭ.  
Всего … Кроме того: а) АСЭ: ЛИ-2=2/1,5, АН-2=2/1,5, МИ-4=1/-….

Из раздела Полярной почты «Библиотека и архив. Книги, сборники. БурыйСергей. Воспоминания.»[**Полет за больным**](http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=52&t=2244&p=17739#p17739)

Начало формы

Конец формы