

Положение о днях активности ко Дню Полярной Авиации России

Клуб радиолюбителей-авиаторов «**Пятый Океан**» при участии клуба радиолюбителей «**Арктика**» и заполярных радиостанций России с **01 марта 2022 года по 03 марта 2022 года** проводит дни активности, посвященные Дню образования **Полярной Авиации России**.

Полярная Авиация - специальный вид военно-транспортной и гражданской авиации, предназначенный для обеспечения логистики, пассажирских и специальных перевозок, наблюдательных полётов в полярных районах Северного и Южного полушарий. Обычно за рубежом такие задачи выполняют подразделения ВВС. Со становлением и развитием отечественной полярной авиации связано планомерное изучение и освоение Арктики и Северного морского пути (СМП) и исследования Антарктики. Сложность навигации и управления самолётом обусловлена экстремальными климатическими условиями и отсутствием стационарной инфраструктуры в арктических и антарктических регионах, в частности обусловлена отсутствием стационарных аэродромов, взлётно-посадочных полос, нехваткой естественных и искусственных ориентиров, частыми изменениями метеоусловий, низкими температурами воздуха, продолжительностью полярного дня/ночи, неустойчивостью работы магнитных компасов и средств связи, движением (дрейфом) ледяного покрова и его состоянием (толщиной, плотностью, скученностью и т. д.). Географическое расположение Российской Федерации определяет ярко выраженную региональную обособленность Арктической зоны Российской Федерации (АЗ РФ).

Основные задачи Полярной Авиации нашей страны - освоение и развитие полярных регионов, проведение систематической ледовой разведки с целью проводки судов, обеспечение научных исследований в бассейне Северного Ледовитого океана и в Антарктике, снабжение дрейфующих и полярных станций, перевозка пассажиров и грузов в районах Крайнего Севера. В Полярной Авиации используется техника специального назначения, в т. ч. самолёты и вертолёты различных типов, оснащённые дополнительным навигационным, аварийно-спасательным, специальным и бытовым оборудованием. Опыт развития отечественной авиации в 1940–80-х гг. подтверждает непосредственную связь между уровнем развития авиационной техники и авиатранспортной сети в труднодоступных и отдалённых регионах и степенью развития и освоения полярных регионов Крайнего Севера и Дальнего Востока, входящих в АЗ РФ. Активность Полярной Авиации в полярных районах Северного и Южного полушарий зависит не только от наличия в авиапарке государства авиационной техники и специализированных самолётов для полярной эксплуатации, но и от наличия национальных, инфраструктурных и сырьевых интересов в этих регионах. С развитием науки и техники возможности Полярной Авиации многократно возросли, но с развитием региона и возросли требования к лётно-техническим характеристикам и ограничения на эксплуатацию в полярном регионе. В период активного освоения Арктики в условиях развитого ледового покрова была создана инфраструктура СМП и специальная техника для эксплуатации в Арктике, в т. ч. введены в эксплуатацию атомные ледоколы и самолёты (Ан-14, Ил-14, Ан-26 БРЛ, Ан-32, Ан-74, Ил-76). Сегодня разрабатывается класс новых перспективных типов летательных аппаратов, в т. ч. самолётов Ил-476 и Ил-114, предназначенных для полярной эксплуатации.

Первый полёт в Арктике в районе Новой Земли на самолёте «Морис Фарман» совершили в 1914 Я. И. Нагурский и Е. В. Кузнецов, участвовавшие в поисках пропавшей экспедиции Г. Я. Седова. Начало регулярной работе авиаторов в Арктике положено в 1924 полётами Б. Г. Чухновского. С 1929 начато регулярное авиационное обслуживание ежегодных Карских экспедиций – экспедиций по западной части СМП. С 1930 специалисты Арктического и антарктического НИИ (ААНИИ) осуществляли подготовку и контроль выполнения авиационных транспортных операций по обеспечению дрейфующих полярных станций «Северный полюс» («СП») и высокоширотных арктических экспедиций «Север», а также специальную ледовую разведку.

С 1932 самолёты обеспечивали передвижение судов в восточном секторе Арктики (через Берингов пролив в устье реки Колымы). С кон. 1930-х гг. начата ледовая разведка СМП и самолётами наземного базирования. Высокую эффективность применения полярной авиации продемонстрировала воздушно-спасательная экспедиция по эвакуации пассажиров и экипажа парохода «Челюскин» в 1934. Важное значение для авиационного освоения северных районов имели длительные беспосадочные полёты в высоких широтах Арктики [например, в 1936 В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков на самолёте АНТ-25 преодолели маршрут Москва – Земля Франца-Иосифа – Северная Земля – бухта Тикси – Петропавловск-Камчатский – остров Удд (ныне остров Чкалов)]. В 1937 арктическая воздушная экспедиция по организации работы дрейфующей станции «СП-1» (Северный полюс-1) во главе с И. Д. Папаниным явилась началом планомерного исследования Центральной Арктики с помощью авиации. В 1941 экипаж самолёта «СССР-Н-169», возглавляемый И. И. Черевичным, доставил группу полярников-исследователей в район полюса, тем самым положив начало арктическим исследованиям с помощью «летающих лабораторий». В годы Великой Отечественной войны личный состав полярной авиации принимал активное участие в боевых операциях и выполнении специальных задач, имевших важное оборонное значение (в т. ч. обеспечение ледовой разведки СМП, доставка грузов в Арктику, освоение воздушной трассы Красноярск – Аляска). В 1954 в Арктике впервые были использованы вертолёты (Ми-4); с 1956 систематически проводилась ледовая разведка с помощью базирующихся на ледоколах вертолётов (Ка-15, Ми-4, Ми-2) и самолётов берегового базирования (Ли-2, Ил-14, оснащённых бортовыми локаторами, а с 1968 – Ан-24).

Полярной авиации принадлежит видное место в истории освоения Антарктики. В составе первой советской антарктической экспедиции 1955 входил авиаотряд под командованием И. И. Черевичного,

располагавший специально оборудованными самолётами Ан-2, Ли-2, Ил-12, вертолётами Ми-4. В Антарктиде с помощью полярной авиации были созданы внутриконтинентальные станции, проведены геофизические, аэрометеорологические, гляциологические наблюдения и аэрофотосъёмка территории. В 1959 с использованием полярной авиации впервые в мировой практике в Арктическом бассейне были установлены дрейфующие автоматические радиометеорологические станции, которые в последующие годы систематически обновлялись. С целью установления воздушной связи с советскими научно-исследовательскими антарктическими станциями в декабре 1961 осуществлён перелёт (протяжённость около 26 тыс. км) Москва – Антарктида самолётов Ил-18 и Ан-12 под командованием А. С. Полякова и Б. С. Осипова. В 1963 на ледовый континент стартовали два самолёта Ил-18 (командиры экипажей Поляков, М. П. Ступишин) с 70 участниками экспедиции. С начала 1980-х гг. полёты в Антарктиду на специально оборудованных тяжёлых транспортных самолётах Ил-18Д, а затем Ил-76ТД с посадкой на ледовых аэродромах становятся регулярными. Высокое лётное мастерство, опыт и самоотверженность полярных авиаторов неоднократно подтверждались в экстремальных условиях. Так, полярной ночью, при низких температурах воздуха и ограниченной видимости экипажами вертолётов Ми-8 и самолётов Ил-14 были обеспечены ледовая разведка и эвакуация участников антарктических экспедиций с зажатых льдами дизель-электроходов «Обь» (1972) и «Михаил Сомов» (1986) с промежуточными посадками на айсберги. До 1968 для ледовой авиаразведки и аэрофотосъёмки дрейфующих ледовых полей, пригодных для взлёта и посадки самолётов, использовались поршневые самолёты Ан-14, Ил-14. Для выполнения первой посадки на неподготовленные аэродромы на дрейфующие ледяные поля Ан-14, Ил-14 допускались только при условии комплектации самолётов лыжным шасси. Впоследствии они применялись для доставки грузов на дрейфующие полярные станции «Северный полюс». В конце 1980-х гг. на смену находившимся в эксплуатации самолётам с поршневыми двигателями в опытную эксплуатацию поступили самолёты Ан-28, Ан-74 с газотурбинными двигателями и вертолёты Ка-32С в варианте ледового разведчика. С 1971 для авиаразведки и посадки на лёд стали использовать новые самолёты Ил-76, обладающие повышенной дальностью полёта, при минимальной массе полезной нагрузки и возможностью совершать взлёт и посадку на дрейфующие льдины. В 1977 на станцию «СП-22» совершил посадку самолёт Ил-18. Впоследствии с 1986 ввиду изменения арктических климатических условий (уменьшение толщины и несущей способности ледового покрова) и особенностей полярной эксплуатации для доставки грузов на дрейфующие полярные станции «Северный полюс» вместо тяжёлых военно-транспортных самолётов начали использоваться более лёгкие Ан-74, а Ил-76 применялся уже только для десантирования груза и авиаразведки.

Сегодня на территории РФ регулярные авиaperевозки осуществляются только через 260 аэродромов, что, несомненно, увеличивает дальность полёта в АЗ РФ. В 2014 Вооружённые Силы РФ приступили к восстановлению полярной инфраструктуры в Арктике, формированию контингента и организации Арктического военного округа.

Развитие полярной авиации РФ связывают не только с применением современных самолётов и вертолётов, но и новейших скоростных транспортных средства внеаэродромного базирования – экранопланов и экранолётов, а также строительством ледовых аэродромов на дрейфующих льдах Северного Ледовитого океана, что в условиях Севера позволит оптимизировать применение атомных ледоколов при смене зимовщиков на льдинах, а также при перевозке пассажиров и грузов, особенно в экстренных случаях.

Сегодня Российская Федерация – единственное из Арктических государств, которое круглогодично обеспечивает логистику и организацию работ в Арктике путём десантирования дрейфующих научных станций. Решение этих задач не возможно без применения полярной авиации.

01 марта 2022 года исполняется **91 год Полярной авиации**. Это профессиональный праздник летного состава: пилотов, штурманов, бортмехаников, всех тех, кто осваивал Арктику и Антарктику, осуществлял полеты в полярных широтах.

В честь этого события клуб радиолобителей-авиаторов «**Пятый Океан**» при участии клуба радиолобителей «**Арктика**» и заполярных радиостанций России проводит дни активности с **01.03.2022 г. по 03.03.2022 г.** Учрежден диплом «**Побеждающие пургу**».

Приглашаются радиолобители всех стран мира для проведения радиосвязей/наблюдений с радиолобителями членами клуба «**Пятый Океан**» на диапазонах 1,8 - 28 МГц и УКВ.

Условия выполнения диплома «Побеждающие пургу».

Связи на диплом засчитываются с **01 марта 2022 по 31 марта 2022 года**.

Срок действия диплома – **ежегодный**.

Необходимое число очков, которое необходимо набрать для выполнения условий диплома, равно количеству лет со дня начала празднования Дня Полярной Авиации: в 2022 году в период с **01.03.2022 г. по 31.03.2022 г.** соискателям необходимо набрать – **91 очко**, в 2023 году (с 01.03.2023 г. по 31.03.2023 г.) – 92 очка и т.д..

Порядок начисления очков:

- За QSO/SWL с радиолобителями, членами клуба «**Пятый Океан**», ранее служившими в Полярной авиации в качестве пилотов, штурманов, бортрадистов, бортинженеров, бортмехаников, выполнявшие

полеты с полярных аэродромов, бывавшие в Арктических экспедициях: **R2DAV, R6WA, RA3YV, RA9LY, RK3BJ, RN3DA, RT1F, RV3D, RV3YR, RY1Y, RZ5D, UA1ZZ, UA3DJ, UA3SAO, UA4LS – 5 очков.**

- За QSO/SWL с радиолюбителями, членами клуба «**Пятый Океан**» - **3 очка.**
- За QSO/SWL с радиолюбителями, членами клуба «**АРКТИКА**» и заполярными радиостанциями России – **2 очка.**
- За проведение QSO/SWL на УКВ и диапазоне 160 м с радиолюбителями, членами клуба «**Пятый Океан**» добавляются **1 очко** к выше перечисленным;
- **За 1 QSO/SWL** через ИСЗ или EME с радиолюбителями, членами клуба «**Пятый Океан**» выдается диплом.

Множитель для соискателей, в зависимости от Регионов:

- Россия, Беларусь, Украина, Молдова, Литва, Латвия, Эстония, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Киргизстан, Грузия, Армения, Азербайджан – 1;
- Европа (кроме перечисленных стран) – 2;
- Азия, включая радиолюбителей России из 19 зоны (кроме перечисленных стран) – 3;
- Северная и Южная Америка, Африка, Австралия и Океания, Антарктида – 5.

Повторные QSO разрешены только на разных диапазонах и разными видами излучения. Все виды цифровых связей (RTTY, PSK, MFSK, SSTV, JT65, FT8 и др.) засчитываются как один вид DIGI.

В дни активности с 01.03.2022 г. по 03.03.2022 г. очки за проведенные QSO/SWL удваиваются.

Активаторам, членам клуба «Пятый Океан», диплом с номером по порядку с индексом «А», выдается в зависимости от количества QSO, **проведенных в дни активности:**

- 3 класс диплома за 100 QSO.
- 2 класс диплома за 250 QSO;
- 1 класс диплома за 500 QSO;
- диплом «Мастер» – за 1000 QSO.

Обязательным условием является подтверждение QSO на ресурсе <https://hamlog.online>

Диплом выдается бесплатно в электронном виде через ресурс <https://aviaham.hamlog.online/diplom/>.

Члены клубов «**Пятый Океан**», «**АРКТИКА**» и заполярные радиостанции России после окончания дней активности могут получить диплом как соискатели в общем порядке.

Клуб радиолюбителей-авиаторов «Пятый Океан»:

<https://www.aviaham.org>

<https://www.aviaham.ru>

<https://www.aviaham.club>