

История медицины

© КОЛЛЕКТИВ АВТОРОВ, 2024

Крайнюков П.Е.^{1,2}, Абашин В.Г.¹, Величко И.И.¹, Дулин П.А.³

АНТОНИН ФРАНЦЕВИЧ ЛИНГАРТ И СОЗДАНИЕ САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ В СССР

¹ФКУ «Центральный военный клинический госпиталь им. П.В. Мандрыка Минобороны России, Москва, Россия

²ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов им. Патриса Лумумбы» Минобрнауки РФ (РУДН), Москва, Россия

³ФГБВОУ ВО «Военно-медицинская академия им. С.М. Кирова» (филиал, г. Москва) Минобороны России, Москва, Россия

В статье представлены данные о разработке и создании первых санитарных самолетов и участии в этом главного санитарного врача РККА А.Ф. Лингарта.

Ключевые слова: санитарная авиация; А.Ф. Лингарт; воздушная эвакуация; санитарный отсек самолета.

Для цитирования: Крайнюков П.Е., Абашин В.Г., Величко И.И., Дулин П.А. Антонин Францевич Лингарт и создание санитарной авиации в СССР. *Клиническая медицина*. 2023;102(5–6):468–471.

DOI: <http://doi.org/10.30629/0023-2149-2024-102-5-6-468-471>

Для корреспонденции: Абашин Виктор Григорьевич – e-mail: AVG-56@list.ru

Pavel E. Krynyukov^{1,2}, Victor G. Abashin¹, Igor I. Velichko¹, Pyotr A. Dulin³

ANTONIN FRANTSEVICH LINGART AND THE CREATION OF AIR AMBULANCE IN THE USSR

¹Central military clinical hospital named after P.V. Mandryk of the Ministry of Defense of Russia, Moscow, Russia

²Peoples Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba (RUDN University) of the Ministry of Education and Science of Russia, Moscow, Russia

³Military Medical Academy named after S.M. Kirov (Moscow branch) of the Ministry of Defense of Russia, Moscow, Russia

The article presents data on the development and creation of the first air ambulance and the participation of A.F. Lingart, the chief sanitary doctor of the Red Army, in this project.

Keywords: air ambulance; A.F. Lingart; air evacuation; sanitary compartment of the aircraft.

For citation: Krynyukov P.E., Abashin V.G., Velichko I.I., Dulin P.A. Antonin Frantsevich Lingart and the creation of air ambulance in the USSR. *Klinicheskaya meditsina*. 2023;102(5–6):468–471. DOI: <http://doi.org/10.30629/0023-2149-2024-102-5-6-468-471>

For correspondence: Victor G. Abashin — e-mail: avg-56@list.ru

Conflict of interests. The authors declare no conflict of interests.

Acknowledgments. The study had no sponsorship.

Received 31.08.2023
Accepted 26.09.2023

В 1925 г. Российское общество Красного креста и Красного полумесяца (РОКК и КП) инициировало создание санитарной авиации, объявив для этих целей сбор средств. Развитие санитарной авиации в СССР происходило в конце 1920 — начале 1930-х гг. в период бурного развития промышленности, освоения новых промышленных районов и укрепления обороны страны. Военные врачи первыми оценили преимущества авиации для эвакуации раненых и пораженных.

Работа по созданию первых санитарных самолетов была поручена авиаконструктору Константину Алексеевичу Калинину, возглавлявшему в то время КБ при Харьковском авиационном заводе.

К.А. Калинин пошел по пути унификации. Еще на стадии эскизного проектирования конструкторам стало ясно, что летно-технические характеристики, заложен-

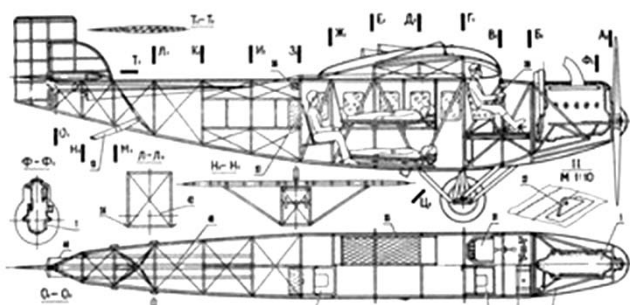
ные в конструкцию серийного пассажирского самолета К-1, вполне удовлетворяли требованиям военных врачей.

Большую роль в создании и развитии санитарной авиации в нашей стране сыграли врачи А.Ф. Лингарт, А.А. Сергеев и многие другие.

Лингарт (Лингард) Антонин Францевич, 1894 г. р. Звание лекаря получил в 1919 г. На 1924 г. — военный врач, Московский округ [1; 2].

По мнению врачей, участвовавших в работах, модернизации требовал только пассажирский отсек. На его основе необходимо было создание специализированного санитарного отсека.

Пассажирская кабина, имевшая пять квадратных иллюминаторов с каждой стороны, была существенно доработана. Габариты отсека позволили сразу за кабиной пилота и бортмеханика установить вдоль левого борта



Чертежи самолета К-3 (рисунок из журнала «Моделист-конструктор»)

Design drawings of the K-3 aircraft (drawing from the magazine "Modeler-constructor")

носилки в два яруса. Носилки крепились на специальных стойках и подвесках системы доктора А.Ф. Лингарта, старшего врача военно-санитарной службы Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА). Один из наборов креплений находился над полом, второй — на середине высоты кабины.

Самолет был спроектирован и построен в 1927 г. с целью эвакуации больных и раненых из отдаленных и труднодоступных районов, доставки туда врачей для оказания неотложной медицинской помощи, перевозки медицинских грузов. Непосредственную разработку проекта возглавлял знаменитый летчик-испытатель и авиационный инженер Алексей Николаевич Грацианский, обеспечивший взаимодействие с представителями Главного военно-санитарного управления РККА.

Самолет мог принять на борт двух лежащих больных. В ногах эвакуируемых поместили медицинский пост для одного сопровождающего.

Врач располагался на удобном складном кресле, за его спиной имелся шкафчик с медикаментами и баллон с кислородом. В углу поставили бачки с холодной и горячей водой, сливную раковину. Для улучшения освещенности в верхней части отсека были вмонтированы дополнительные плафоны электроосвещения. Несмотря на то, что кабина обогревалась теплым воздухом от двигателя, ее стенки обшили плотным войлоком, обеспе-



Процесс погрузки условного раненого. За работами наблюдает сам К.А. Калинин (фото: Airwar.ru)

The process of loading a simulated injured man. The work is supervised by K.A. Kalinin himself (photo: Airwar.ru)



30 декабря 1927 г. состоялся первый полет санитарного К-3 разработки КБ К.А. Калинина, пилот М.А. Снигирев

On December 30, 1927, the first flight of the sanitary K3 developed by K.A. Kalinin Design Bureau, pilot M.A. Snigirev, took place

чившим тепло и звукоизоляцию. Пол и все устройства санитарного отсека позволяли регулярно проводить тщательную очистку и дезинфекцию, проветривание осуществлялось двумя вентиляторами. Носилки подавались через прямоугольный люк в левом борту фюзеляжа.

Первым санитарным самолетом на базе К-1 стал К-3 («РОКК-1», или «Санитарка»).

В начале декабря 1927 г. установленная на лыжи «Санитарка» своим ходом («летом») прибыла из Харькова в Москву.

Во время государственных испытаний в НИИ ВВС, начавшихся в декабре 1927 г., машина показала хорошие характеристики. Самолет К-3 с полной нагрузкой развивал среднюю скорость полета свыше 150 км/ч, демонстрировал расчетные взлетно-посадочные характеристики, отличные устойчивость и управляемость. На Центральном аэродроме самолет совершил несколько полетов с представителями санитарных служб.

04.03.1928 г. в составе эскадрильи «Наш ответ Чемберлену!» К-3 был торжественно передан представителям ВВС РККА. Его обозначили как «РОКК-1», определив тем самым принадлежность к транспортно-экспедиционному пункту управления санитарной службы. Учитывая то, что в соответствии с международными конвенциями на самолеты, предназначенные для выполнения задач, связанных с медико-санитарным обслуживанием, требовалось нанесение дополнительных опознавательных знаков, на К-3 нарисовали красный крест на белом круге, а аббревиатуру «РОКК-1» расположили над ним. Эксплуатация единственного выпущенного экземпляра РОКК-1 (К-3) продолжалась до 1931 г.

Спрос на санитарные самолеты был велик. Частично решить проблему переоборудования имеющихся проектов самолетов в санитарные удалось благодаря выпускав-

¹ Выражение «Наш ответ Чемберлену!» появилось в Советском Союзе в ответ на ноту правительства Великобритании 23.02.1927 г., призывавшую СССР прекратить поддержку революционного правительства в Китае (Гоминьдан) и антибританскую пропаганду. Нота была подписана министром иностранных дел Великобритании Джозефом Остином Чемберленом. На собранные по призыву средства советских граждан строится танковое соединение и авиационная эскадрилья с названием «Наш ответ Чемберлену!».



Санитарный самолет С-1. Открытый санитарный отсек
The S1 ambulance plane. Open sanitary compartment

шесюся в больших количествах учебно-тренировочному самолету У-2 конструкции Н.Н. Поликарпова. Переоборудование У-2 в санитарный вариант С-1 в 1932 г. предложил А.Ф. Лингарт. Самолет предназначался для перевозки одного больного на носилках и одного сопровождающего.

Носилки конструкции А.Ф. Лингарта устанавливались в верхней части фюзеляжа на 4 опорных точках с последующей фиксацией ремнями. Медработник сидел спиной к летчику, имея возможность общаться с больным в санитарном отсеке, закрывавшемся откидной крышкой с левого борта.

Первый экземпляр С-1 переделали из У-2СП (СП — специальное применение), построенного для первого секретаря Ленинградского обкома ВКП(б) С.М. Кирова. Этот самолет имел комфортабельную кабину и поэтому считался летающим лимузином. Как только санитарная модификация У-2 поступила на испытания в НИИ ВВС, его начальник обратился к начальнику управления ВВС Я.И. Алкснису с предложением о принятии самолета на вооружение.

В 1934 г. началось серийное производство С-1, продолжавшееся до 1937 г. Всего было выпущено 99 самолетов, которые эксплуатировались в санитарной авиации Гражданского Воздушного флота. В Красной армии он составил основу зарождающейся военной санитарной авиации.

А.Ф. Лингарт участвовал в переоборудовании еще нескольких типов самолетов для их использования в санитарной авиации.



Санитарный самолет-амфибия Ш-2С
Amphibious ambulance aircraft Sh-2 S

Летающая лодка Ш-1 (с убирающимися шасси) конструкции Вадима Борисовича Шаврова (1898–1976) выпускалась в вариантах: Ш-2 — основная модель; Ш-2 С — санитарный вариант (для перевозки больного на носилках и сопровождающего медицинского работника).

Санитарный самолет-амфибия Ш-2С прошел государственные испытания с 12 по 17 июня 1931 г., после чего было принято решение о его серийной постройке. Первые санитарные самолеты-амфибии Ш-2 поступили в эксплуатацию в 1933 г.

В хвосте «летающей лодки» был оборудован отсек для носилок конструкции доктора А.Ф. Лингарта. Кабина за сиденьем врача и летчика закрывалась съемным целлулоидным фонарем. Санитарная кабина расположена между шпангоутами № 12 и 18. Она была отделена от пилота и врача (они сидели рядом) выдвижной стенкой, а сверху закрыта легкоъемной остекленной крышкой. Для связи между больным и сопровождающим медработником в стенке сделали сдвижное окно.

ОКБ Н.Н. Поликарпова на базе ранее сконструированного разведывательного самолета Р-5 создало его санитарную версию П-5.

В тот период в стране создавались первые специальные подразделения службы санитарной авиации. В августе 1934 г. была сформирована эскадрилья имени М.И. Калинина с санитарными самолетами П-5. Командиром эскадрильи был назначен «летчик Пятков».

Наиболее вероятно: «Пятков Александр Иванович. Родился в 1905 г. в г. Козлове (после 1932 г. Мичуринск) Тамбовской губернии. По национальности русский. В Красной армии с 1923 по 1932 гг. и с 1941 г. В 1928 году окончил Борисоглебскую ВШЛ. Член ВКП(б)»².

По данным А.Ф. Лингарта, только с 1934 по 1940 г. станциями санитарной авиации было обеспече-



Перед вылетом. Санитарный самолет П-5. Главный санитарный врач РККА А.Ф. Лингарт (справа), в центре (наиболее вероятно) летчик А.И. Пятков

Before departure. The P-5 ambulance plane. Chief sanitary officer of the Red Army A.F. Lingart (right), in the center (most likely) is the pilot, A.I. Pyatov

² Сайт «Борисоглебское высшее военное авиационное училище имени Ленина Краснознаменное училище летчиков им. В.П. Чкалова. bvvaul.ru/profiles/5830.php



Антонин Лингарт готовит бортпроводницу к полету. На заднем плане санитарный самолет П-5 — гражданская версия самолета-разведчика Р-5 ОКБ Н.Н. Поликарпова (дата съемки: 1934–1935 гг.)

Antonin Lingart prepares the flight attendant for the flight. In the background, a R-5 ambulance aircraft is a civilian version of the R-5 reconnaissance aircraft of the N.N. Polikarpov Design Bureau (shooting date: 1934–1935)

но 23 733 вылета врачей-специалистов, которые произвели 2 553 хирургические операции и 1 447 переливаний крови, эвакуировано самолетами 11 749 больных и раненых, оказана консультативная помощь 98 384 амбулаторным больным.

В последующие годы санитарная авиация получила распространение как в военной (транспортировка раненых и пораженных в период военных конфликтов), так и в гражданской медицине (оказание помощи в отдаленных регионах и в период природных и техногенных катастроф).

Библиография Антонина Францевича Лингарта

1. Лингарт А.Ф. Санитарная авиация на помощь социалистическому строительству [Текст] / Лингарт; Исполком Союза об-в Красного Креста и Красного Полумесяца СССР. — Москва; Ленинград: Медгиз, 1933 (М.: тип. «Гудок»). — Обл., 16 с.
2. Лингарт А.Ф. Санитарная авиация в СССР: 8 рис. в тексте / А.Ф. Лингарт; Под ред. и с пред. нач. Упр. санавиации Исполкома Союза об-в кр. креста и кр. полумесяца СССР т. Раевского Исполн. ком-т Союза об-в кр. креста и кр. полумесяца СССР. - Москва; Ленинград: Биомедгиз, 1934 ([Москва]: типо-литогр. им. Воровского). — Обл., 37, [2] с.: ил.

3. Лингарт А.Ф. Что такое санитарный самолет и как им пользоваться [Текст] / С предисл. (с. 3–5) и под ред. комкора В.В. Хрипина; Исполком Союза о-в Красного Креста и Красного Полумесяца. — [X.]: Совет содействия сан. авиации при Исполкоме СОКК и КП, 1937 (тип. «Ворошиловец»). — Обл., 27 с., [1] с.: ил.

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов. Авторы несут ответственность за достоверность предоставленных материалов.

Финансирование. Исследование не имело спонсорской поддержки.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Российский медицинский список, изданный Управлением Главного Врачебного Инспектора Министерства Внутренних Дел на 1916 год. Петроград. Типография Министерства Внутренних Дел. 1916. 1230 стр. [The Russian Medical List issued by the Office of the Chief Medical Inspector of the Ministry of Internal Affairs for 1916. Petrograd. Printing house of the Ministry of Internal Affairs. 1916. 1230 p. (In Russian)].
2. Список медицинских врачей С.С.С.Р.: (на 1 января 1924 года). - Москва: Нар. комиссариат здравоохранения Р.С.Ф.С.Р., 1925. XII, 827 с. [List of medical doctors of the USSR.: (as of January 1, 1924). — Moscow: Nar. Commissariat of Health of the RSFSR., 1925. XII, 827 p. (In Russian)].
3. Соколов В.А., Чмырев И.В., Варфоломеев И.В. Первые опыты авиационной эвакуации раненых и больных в войнах начала 20 века (1900–1930 гг.). *Военно-медицинский журнал*. 2019;1:77–84. [Sokolov V.A., Chmyrev I.V., Varfolomeev I.V. The first experiments of aviation evacuation of the wounded and sick in the wars of the early 20th century (1900–1930). *Military Medical Journal*. 2019;1:77–84. (In Russian)].

Поступила 31.08.2023

Принята в печать 26.09.2023

Информация об авторах

Крайнюков Павел Евгеньевич — д-р мед. наук, д-р военных наук, доцент, профессор кафедры госпитальной хирургии с курсом детской хирургии РУДН, начальник ЦВКГ им. П.В. Мандрыка
Абашин Виктор Григорьевич — д-р мед. наук, профессор, врач консультативного отдела ЦВКГ им. П.В. Мандрыка
Величко Игорь Иванович — канд. технических наук
Дулин Петр Алексеевич — д-р мед. наук, доцент, доцент кафедры терапии неотложных состояний филиала ВМА им. С.М. Кирова в г. Москве

Information about the authors

Pavel E. Krainyukov — Doctor of Medical Sciences, Doctor of Military Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Hospital Surgery with the course of Pediatric Surgery of the RUDN university, Head of the Central military clinical hospital named after P.V. Mandryk
Viktor G. Abashin — Doctor of Medical Sciences, Professor, doctor of the Advisory Department of the Central military clinical hospital named after P.V. Mandryk
Igor I. Velichko — Candidate of Technical Sciences
Petr A. Dulin — Doctor of Medical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Emergency Medicine of the Military Medical Academy named after S.M. Kirov (Moscow branch)