

Сама идея создания этого необычного самолета возникла еще в далеком 1925 году. Первый советский самолет-амфибию проектировала группа ленинградских инженеров во главе с талантливым авиаконструктором Вадимом Шавровым. Отсюда и ласковое прозвище их детища – «шаврушка».

Примечательный факт. Пожалуй, это единственный в истории авиации серийно выпускаемый самолет, первый экземпляр которого был построен (в натуральную величину!) на... частной квартире. После проделанной кропотливой работы энтузиастам-авиастроителям поневоле пришлось «приземлиться»: они с трудом вытаскивали свою, пока еще не летающую амфибию, через окно третьего этажа на улицу. Перевезли ее в сопровождении эскорта любопытных граждан на аэродром. Провели успешные испытания. Впервые гидросамолет Ш-1 взлетел летом 1929 года в Ленинградском гребном порту.

Потом «шаврушка» послужила кинематографистам, которые рискнули и использовали ее для натурных съемок. Снимался «Валерий Чкалов». «Шаврушке» выпала честь стать полноправной участницей прославленного эпизода в этом известном довоенном фильме. Шесть раз она, ведомая бесстрашным летчиком Борisenко, пролетала под Кировским мостом. Лучший дубль вошел в фильм.

Многие годы воздушный артист был «рабочей лошадкой», самолет использовался как почтово-пассажирский, санитарный и учебный – для подготовки морских летчиков.

Широко применялся в Арктике в качестве ледового разведчика. Спасал челяскинцев. Сегодня один из районов Москвы носит имя летчика Бабушкина, который участвовал в эвакуации полярной экспедиции, и не случайно на его гербе изображена амфибия Ш-2.

Самолет, построенный в мирных домашних условиях, воевал. Был транспортным, санитарным, летал за линию фронта к партизанам, высаживал разведгруппы.

Итак, эта неприхотливая машина с отличными летными качествами впервые поднялась в воздух ровно восемьдесят лет назад. Она успешно летала еще в шестидесятые годы прошлого века, участвовала в реализации народнохозяйственных планов. Число построенных самолетов, чьим крестным отцом является авиаконструктор Шавров, по разным оценкам, колеблется от 800 до 1300. Сегодня в строю остались считанные единицы!

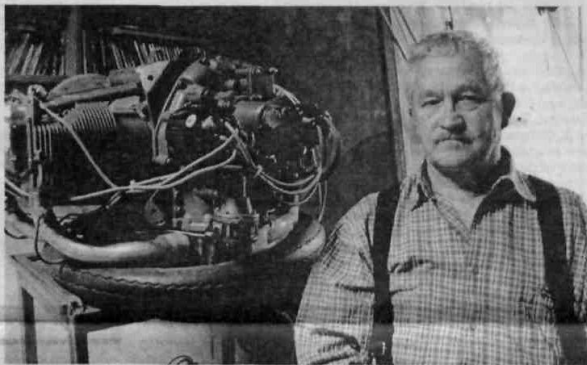
Известно, что одна нелетающая деревянная «шаврушка» без мотора стоит в родном Питере в музее Арктики. Она, «ухлопанная вусмерть», знаменита тем, что работала в паре с ледоколом «Челюскин». Один экземпляр-новодел (абсолютная копия, только с другим двигателем) есть в подмосковном Жуковском. Один где-то за океаном. Пожалуй, все. И вот недавно...

19 сентября с.г. – исторический день для уральских любителей авиации. Они после ряда испытаний (помучились с транспортировкой, возникли проблемы с винтом и прочие напасти) все же сумели «поставить на крыло», заставили взлететь еще одну «шаврушку», ими восстановленную, возвращающую из небытия.

«ШАВРУШКА» ВСТАЛА НА КРЫЛО



Легендарный самолет-амфибия, отреставрированный первоуральскими любителями малой авиации, недавно поднялся в воздух над Пильненским прудом



Рассказывает ГЕОРГИЙ ХАЛТУРИН, руководитель первоуральского предприятия «Амарант». Он в душе и по образованию – авиатор. Заканчивал Казанский авиационный институт по специальности «Авиационные двигатели». Занимался авиа- и дельтапланиризмом. В середине восьмидесятых первым в нашем городе поднял в небо мотодельтаплан. Участвовал от нашей области в престижном смотре сверхлегкой авиации в Тушино.

Итак, Георгий Иванович, с чего все началось? Где вы «шаврушку»-то нашли? Раритет всетаки!

– Несколько лет назад, «гуляя» по Интернету, я нарвался на объявление о продаже старого самолета-амфибии Ш-2. Это предложение из Нижнего Новгорода (можно сказать, с родины Валерия Чкалова) показалось мне интересным. Списались, съездили, посмотрели, приобрели. Машина битая, потрелпанная вся была. Конечно, нерабочая. Корпус пробит, поплавки повреждены. Привезли гидросамолет в Первоуральск, разобрали все узлы, дефектовали и потом три года своими силами доводили машину до ума.

Технические характеристики самолета-амфибии Ш-2

Размах крыла - 3 м.
Длина самолета - 8,2 м.
Нормальный полетный вес - 937 кг.
Число пассажиров - 1-2 чел.
Максимальная скорость - 139 км/час.
Посадочная скорость - 60 км/час.
Практический потолок - 3850 м.
Двигатель «Вальтер-3Т» - 160 л.с.

Кто был вашим единоличником?

– В основном помогли специалисты из «Амаранта». Очень большой вклад в реставрацию внес наш слесарь Алексей Генералов. Как говорится, он – человек с руками.

И вот этим летом вы решились, по вашим словам, на одну затею. Что это была за затея?

– Нам захотелось выставить свою «шаврушку» на популярной российской выставке вооружений в Нижнем Тагиле. Наша машина ведь тоже воевала. Словом, получили приглашение от строителей, а потом и диплом участников. Велась съемка. Мы включены в каталог популярной выставки, который создает имидж Свердловской области.

Как посетители восприняли первоуральский стенд в стиле авиации и ретро?

– Губернатор Россель со свитой проходил по выставке, увидел нашу экспозицию, живо заинтересовался: «Что это за машина? Ничего, что старая. Хорошо бы такую на рыбалку». Подходили военные летчики из пилотажной группы экстрекласса «Витязи» во главе с полковником Ткаченко, тем самым, который потом погиб в августе. Старые, заслуженные авиаторы удостоили нас своим вниманием. Такие кадры приходили! Приятно, не скрою.

А были, помимо интереса, конкретные предложения?

– Подошел человек, представился полковником. Говорит: «А не слабо вам, ребята из Первоуральска, почувствовать в параде Победы на Красной площади, в авиационной его части? Я – один из организаторов. Такое предложение может вам последовать. Заканчивайте быстрее оформление сертификата и прочих бумаг на право полетов. Успейте!»

Вероятность того, что подобный полет над белокаменной состоится в будущем году 9 мая, по словам Георгия Ивановича, довольно мала. Дело серьезное. Да и длинная эта история – собрать всевозможные разрешения из многочисленных инстанций на ответственную летную работу.

Но самый важнейший из полетов уже состоялся – у нас на Пильной. Главное – летает машина!

Первые испытания первоуральского Ш-2 проходили при самом активном участии любителей авиации с компрессорного завода из Екатеринбурга. Там давно уже существует солидная авиационная секция. Не профессиональные авиаторы, но люди собрались серьезные, в годах. Такие, как опытный Виктор Калюта. Именно он сел за штурвал машины с пятиконечной красной звездочкой на борту.

Подлеты, подлеты. Наконец, сделан первый круг. Посадка. Смотрящие на земле облегченно вздохнули.

– В этот день низкая облачность была, – вспоминает Халтурин. – Калюта взлетал невысоко, заскочил в облако, развернулся и – обратно, на посадку. Сел нормально. Двигатель лишь половину своей мощности выдавал, так что резервы у нас есть. Теперь «сопли подотрем» по технической части. Успеем до зимы еще на воду выйти, а потом поставим наш самолет на лыжи.

Никто не цепляет, Георгий Иванович, по поводу ваших испытаний?

– Вопрос не праздный. Дальше пруда мы нигде пока не сумеем. Не хулиганили, в воздушные зоны не лезли. Проходим регистрацию, стадию согласований со всеми органами, контролирующими нашу малую авиацию. Морски здесь много.

Да, контролеров на земле немало! Сразу после первого пробного полета к Халтурину обратилась местная жительница. Мол, что вы тут делаете? Все время будете летать или как? Самолет – красиво, здорово. Но не забывайте, что наш Пильненский пруд – резервную питьевую водою.

Дошло и вовсе до смешного. Когда Георгий Иванович еще только ставил в поселке ангар под «шаврушку», некий бдительный и грамотный гражданин обратился за помощью к прокуратору. Заявил на полном серьезе, что якобы Халтурин собирается на Пильной... открывать завод по производству самолетов. Чуть полная!

Любопытно, что сегодня в США зарегистрировано уже порядка 800 тысяч пилотов, относящихся к легкой авиации. Существуют даже целые города, где вместо жилых домов – летные ангары, а главным проспектом является взлетная полоса. Авиаторы живут практически «в обнимку» со своими самолетами, на работу на них летают. Чуть ли не в булочную за хлебом. Очень удобно. Ведь там, наверху, нет ни пробок, ни гаишников... Старая, раритетная авиационная техника пользуется за границей особым уважением.

Это в «руккрылом» Первоуральске загибается сегодня без поддержки единственный авиамоделный кружок. Жаль, если в ближайшее время придется нашим пацанам, мечтающим о небе, летать только во сне.

Правда, есть и у нас пример для воспитания будущих авиаторов, есть свои «чкаловцы», со своими действующими самолетами на частных «квартирах». Это Евгений Никифоров (мой рассказ о нем напечатан в «ВПС» 9 февраля 2005 года), Владимир Ячин и теперь Георгий Халтурин, который, можно сказать, сделал своеобразный подарок к двадцатилетию своего предприятия.

Символично, что все трое взлетели «на крыльях Дедала» с подножья горы Пильной, когда четверть века назад не на шутку увлеклись дельтапланиризмом.

Рисковые мужики, смелые и творческие люди. Именно из таких состоит неудержимое племия пилотной авиации, которому и сегодня, как в жизнеутверждающем гимне советских воздухоплавателей – осовавиамовцев тридцатых годов, нужно «все выше, и выше, и выше...»

Виктор ГУБАЧЕВ