***А.А. Селезнёв***

*Кандидат техн. наук, президент Ижорского фонда молодёжных и военно-исторических программ «КАЧУР», действительный член Русского Географического общества Российской Федерации, автор и руководитель проекта АВТО ВЕЧЕ РОССИИ «Серебряное кольцо Александра Невского», Санкт-Петербург*

[izora@mail.ru](mailto:izora@mail.ru)

«Шаврушка» – корабельный самолёт-амфибия ледовой разведки.

*«Челюскину» помогает воздушный разведчик.*

*Самолёт-амфибия выдержал первое испытание в Арктике.*

*Сегодня самолёт-амфибия конструкции Шаврова впервые был испробован на работе в условиях Арктики. Лётчик Бабушкин вместе с капитаном Ворониным вылетел на поиски наименее тяжёлого для судна пути. За 55 минут, проведённых в воздухе, самолёт показал блестящие качества работы всех механизмов и инструментов. Чрезвычайно ценным качеством самолёта – амфибии является его малый разбег. Самолёт нуждается в чрезвычайно небольшой площадке и для посадки. Во время воздушной разведки удалось обнаружить чистую воду, тянувшуюся на всём видимом пространстве по направлению к северо-востоку. Подняв самолёт на борт, «Челюскин» тотчас же вышел в дальнейший путь.*

*Борт «Челюскина», 22 августа 1933 г.*

*(Радио. спец. корр. Бор. Громов.)*

В 1932 году ледокольный пароход, «Александр Сибиряков» прошел за одну навигацию Северный морской путь. Этим рейсом была окончательно доказана возможность эксплуатации кратчайшей морской трассы, пролегающей вдоль северных берегов Евразии и соединяющей советский Дальний Восток с портами на Крайнем севере Европейской части СССР.

Начальнику Главсевморпути Отто Юльевичу Шмидту Правительством страны ставится задача – создать условия для скорейшего изучения природных ресурсов и развития промышленности Крайнего Севера, обеспечить жителей северных районов страны продуктами питания, северным снаряжением и одеждой, создать условия для закупки продукции промыслов коренного населения края и её вывоз, тем самым оградить Север страны от спекулянтов и купцов-обирал, беспрепятственно проникающих туда из Америки, Англии, Норвегии, Швеции и других стран. Работа полярника в условиях огромных безлюдных территорий и вечных снегов – поставила вопрос применения в Заполярье авиации. Только полярная авиация способна в кратчайшее время объединить далеко разбросанные друг от друга поселения, сократить временной фактор взаимопомощи в условиях Арктики. Поэтому с принятием решения о создании Главного управления Северного морского пути, сразу же создаётся и Управление полярной авиацией Главсевморпути – правильность такого шага в скором будущем подтвердила сама жизнь. Север тогда не имел специально подготовленных аэродромов (да и сегодня особо не похвастаешь), поэтому перед авиационными конструкторами 1930-х гг. стояла задача: создать самолёты, пригодные для эксплуатации в условиях низких температур с воды, льда и суши. Типы самолётов, которые планировалось применять тогда в Арктике, в инженерно-конструкторских кругах того времени условно делили на группы: по назначению и району полётов, по способу взлёта и способу посадки, а также по количеству несущих поверхностей, по количеству и расположению двигателей и, наконец, по материалу корпуса (многие северяне даже и сегодня, продолжают отдавать предпочтение почему-то деревянным конструкциям).

*Газета «Правда» от 11.07.1933 г.*

*... Авиационной службе в Арктике нужны специальные самолёты.*

*Работавшие над созданием таких самолётов известный конструктор А.Н. Туполев и молодые инженеры Четвериков, Шавров, и Яковлев уже дали удачные образцы, отвечающие условиям Севера. Сейчас конструкторы работают над разрешением вопросов, связанных с полётом ночью, в пургу и туман.*

С вершины XXI-го столетия мы имеем возможность, проследить, что же сделали для Арктики те, кто упоминался в этой заметке. Можно много рассказать о том, что связано в Арктике с именем А.Н. Туполева – самолёт «ТБ-1» первым прилетел в ледовый лагерь Шмидта для спасения челюскинцев, самолёт «ТБ-3» в мае 1937 года высадили первый десант на Северный полюс, а самолёт «АНТ-25» с экипажем В.П. Чкалова впервые пролетел над Северным полюсом в Америку. Предусматривались для работы в Арктике и морские самолёты СПЛ «Гидро-1», «АРК-3-1», «МП-2». созданные в ОКБ под руководством И.В. Четверикова. Что же касается авиаконструктора В.Б. Шаврова, то именно его гидросамолёт «Ш-2» называли «корабельным самолётом». «Ш-2» мог базироваться на палубе корабля и обеспечивать в арктических широтах ледовую разведку, и именно ей – «Шаврушке», маленькой неприхотливой и очень надёжной, выпала честь стать первым экспонатом музея Арктики и Антарктики, не каждому самолёту выпадает такая честь.