

**Кожинин С.П.**

### **Из истории 30-го ОДРАПа: «ШУЛЕМКА»**

**Вместо введения.** Кто смотрел х/ф «Хроника пикирующего бомбардировщика», тот помнит «волшебный» (по этому фильму) спиртосодержащий напиток «ликер – шасси»: гидравлическая смесь + сироп. А вот «шулемка» - это реальный и легендарный спиртосодержащий напиток, порожденный военными авиаторами в середине 60-х XX столетия. В 30-м ОДРАПе этот напиток был «порожден» в 1965 г., когда полк стал летать на легендарном сверхзвуковом «ТУ-22» (думаю, что этот напиток составляет страницу истории любого полка, летающего на самолетах такого типа).



Мне этот легендарный напиток запомнился (но только из детства) как некая жидкость, хранимая вот в таком бидоне. Правда, бидон был без надписи, хотя можно было что-нибудь и написать, например «молоко». При открывании крышки бидона (по причине любопытства) из него раздавался мощный запах спиртяги. Вот такой бидончик мы и привезли из гарнизона в Новомосковск в 1970 г. (в этом году отец демобилизовался). Когда отец получил квартиру и занимался ее ремонтом, эта жидкость была самой надежной и ходовой валютой. Для тех, кто не знает или не понял о чем речь: в СССР было только две валюты, - это три рубля и бутылка водки, - самая ходовая и популярная в народе, особенно

среди тружеников ЖЭКа.

Итак, «шулемка». Что это за напиток, как порожден и в чем его легендарность? Об этом я попросил написать своего отца, летчика 30-го ОДРАПа Кожинина Павла Петровича. Далее привожу его текст полностью. Единственным моим вмешательством в текст являются вставки фотографий.

**Кожинин П.П.**

### **О «ШУЛЕМКЕ»**

«Шулемка», она же «шульма», она же «косорыловка». Это спиртоводная смесь – 51% спирта, остальное – дистиллированная вода. Использовалась на «ТУ-22» в качестве хладагента в кондиционере, через который проходил вентиляционный воздух от компрессора двигателя в герметичный отсек экипажа. Этот кондиционер был первой ступенью охлаждения воздуха. Величину потока через кондиционер регулировал летчик: или весь воздух через радиатор, или частично, - в зависимости от температуры в кабине, или вообще по обводному каналу, минуя кондиционер. В последнем случае – стопроцентная экономия смеси с ее первоначальной крепостью 51%. Такой режим возможен был зимой или когда уж очень было нужно. Горячий воздух от компрессора отдавал тепло хладагенту – он закипал, спирт испарялся, пары уходили за борт самолета, вентиляционный воздух охлаждался. Емкость бака кондиционера 250 л. А когда пошли самолеты с оборудованием для дозаправки топливом в полете, емкость увеличили до 450 л. Расход смеси – до 30 л/час – при прохождении всего потока через кондиционер. При полном цикле кондиционирования в баке оставалась только вода.

Во время изучения материальной части самолета летным и инженерно-техническим составом восторга по поводу халявы в такой системе никто не испытывал. Было не до этого. Да и возможности бесконтрольного использования хладагента не по назначению была маловероятной. На практике все оказалось проще и легче.

Были ли злоупотребления? – Отдельные! Какого-то массового обжорства не было, чтобы там не верещали любители разного рода чернухи. За пять лет (1965-1970г.г.) только два технических специалиста надорвались под бременем легкости обретения спиртного. Минимум потерь можно объяснить тем, что среди летного и технического состава полка в те годы «необстрелянной» молодежи не было. Конечно, широкая доступность этого фрукта несколько (не больше) повлияла на продолжительность гаражных посиделок, а в дальнейшем – спустя 5-7 лет – и на использование спиртоводной жидкости в качестве твердой валюты - стали больше строить гаражей.

Бесспорно, шульма добавляла хлопот командованию и не убавляла их в быту. А вот в разного рода внешних взаимоотношениях полка с другими ведомствами хладагент являлся весомым аргументом.

В августе 1967 г. несколько экипажей (кажется, 10) перебазировались на аэродром Кипелово Вологодской обл. Группу возглавлял командир полка В.А. Мышко. С этого аэродрома всей нашей группе предстоял полет на полный радиус над северными морями, включая Норвежское. По прибытии на Кипелово со своего аэродрома при посадке у одного из самолетов разрушилась крышка одного из колес основной ноги шасси, отлетевший кусок твердой резины пробил обшивку фюзеляжа внизу хвостовой части. Замена резины колеса сложности не представляла. А вот обшивка!

На аэродроме Кипелово постоянно находилась бригада авиапредприятия по заводскому обеспечению «ТУ-95», к которой и обратился наш инженер за помощью. Ответ был быстрым и честным. За быстроту и надежность ремонта без всяких там формальностей опытные специалисты предложили бартер. Предложение было принято. Сколько ребята получили «натуры» - не знаю. К предстоящему серьезному полету самолет был готов. Кстати, подобные бригады заводских специалистов были и на нашем аэродроме: одна из Казани, другая из Рыбинска (двигатели). Их профессионализм и смывленность не уступали таковым Кипеловской бригады.

Шулемка, можно сказать, выручила полк в период израильско-арабской войны. Когда израильская авиация уничтожила с одного захода египетские самолеты на ливийском аэродроме, высокое командование Союза всполошилось: наши самолеты на наших аэродромах, как и египетские, были выстроены на своих стоянках как по линейке. Дана команда: срочно рассредоточить самолеты по индивидуальным капонирам, которые надлежит соорудить еще быстрее. И не на одной прямой линии!!! В Саках этот приказ был выполнен оперативно. Даже укрытия для экипажей вроде блиндажей у каждого самолета соорудили. Силы и средства инженерных воинских частей не привлекались. Все было сделано специалистами гражданских предприятий и организаций, а также индивидуалами. Работали круглосуточно, причем ночью с большей интенсивностью. Кто бы за «спасибо» и за оплату только по скупым нарядам стал так вкалывать!!! Вот таким образом шульма сыграла роль созидательницы.

Глубокое взаимоуважение сложилось у нас и с аэродромной бригадой Казанского авиапредприятия. Специалисты бригады обслуживали и готовили самолеты к испытательным полетам на предприятии и к перелетам в воинские части. Каждый самолет

должен был налетать около 50 часов. Из них примерно 24-25 ч. – заводскими экипажами испытателей, и столько же испытателями военного представительства при заводе.

Чтобы не забыть, о чем речь-то идет, - о шулемке!

Ее рецептура на предприятии та же, что была и у нас. Но! Технический спирт – более высокого качества. И самое главное – они использовали не дистиллированную воду, а воду из артезианской скважины, которая имела на территории предприятия. Знатоки в один голос утверждали, что качество получалось выше, чем у «Столичной».

На перелет Казань – Саки было предусмотрено 28 т. керосина и 120 л. хладагента. Однако по строго конфедициальному, джентльменскому соглашению запрашивали всего 60 л. (керосин не жалели). Нам этих 60 л. до дома хватало с лихвой. Мы его вообще не расходовали. Сразу после запуска двигателей весь вентиляционный поток направлялся мимо радиатора по параллельному, обводному каналу. Казань не Африка, да и после взлета уходили сразу на высоту 11 км, где никто не потел.

Бригада всегда нас провожала с тихим почтением. С сентября 1966 г. по июнь 1969 г. мне довелось перегнать с завода 7 самолетов. Сколько прошло лет! А приятное постоянство сдержанной церемонии проводов, понятной только экипажу и самой бригаде, не забывается.

При запуске и опробовании двигателей и других систем – никакого мельтешения и суеты у самолета нет. Все уже сделано как надо. Рядом со мной в кабине стоит только заводской специалист инженерной службы. Входные люки кабин штурмана и оператора закрыты. Бригада порядка 10 человек – впереди самолета метров 40 и правее метров 15. Они все сидят на бетонке. Рев двигателей им нипочем. После всех необратимых проверок выходит специалист и закрывается люк кабины летчика. Теперь бригада встает. Нет, никто ручкой не машет. Но сколько в их провожающих взглядах благожелательности и доброты! Но не только и не столько от того, что они после взлета самолета будут наполнять свои фляги оставленной шулемкой. При своевременной, не просроченной отправке самолета в воинскую часть им полагается неплохая премия. Каждый день нахождения самолета на заводской стоянке обходился авиапредприятию в 25 тыс. рублей. «ТУ-22» периодически требовал определенных регламентных работ, постоянного присмотра и ухода – почти как жеребец элитной породы.



**ТУ-22**



**Бе-10**

Кроме «ТУ-22» на Черноморском Флоте были в 60-е годы самолеты «Бе-10» - лодки с реактивными двигателями (Донузлавский полк). Система кондиционирования воздуха в герметичном отсеке экипажа и хладагент были такими же, как и у нас на «ТУ-22».

Использование этого хладагента в Донузлаве, очевидно, вызвало беспокойство «там, наверху». В полк к ним прибыла комиссия для прояснения ситуации и изучения возможности замены спиртоводной смеси антифризом, совершенно не пищевой жидкостью. Комиссию в полку убеждали, что иногда ощущается запах хладагента в кабине при включении наддува. А что же будет при аварии радиатора с антифризом, чем дышать? Это же боевой самолет!

Решили проверить на практике. Бывший наш зам. командира эскадрильи М.Ф. Журин со старшим техником самолета нашли способ втиснуть смоченный хладагентом кусочек ветоши в воздуховод после радиатора. Как полезно знать мат.часть самолета!

Члены комиссии разместились в кабине. Журин запустил двигатели и включил наддув, разумеется, через кондиционер. На экипаж и на лица уважаемых членов комиссии пахло ароматом грешной жидкости.

Вопрос о замене был закрыт.

Из собственной практики: иногда при включении наддува после запуска двигателей и на «ТУ-22» на короткое время запах спирта ощущался, - абсолютной герметичности в радиаторе не было.

Вывод комиссии в Донузлаве был не в пользу сомневающихся. В присутствии членов комиссии кто-то пошутил: уж если необходима замена хладагента, то целесообразнее ее выполнить не на какой-то антифриз, а на коньяк – будет меньше вреда, а безопасность гарантирована.

В комиссии шутку оценили. В своем заключении записали рекомендацию: оставить все как есть.