

ул. Водопьянова

ул. Водопьянова

ул. Онежская

# РОССИЙСКИЙ СЕВЕР

## НА МОСКОВСКИХ УЛИЦАХ

ул. Дудинка

Игарский про

ул. Вилюйская

ул. Колыская

ул. Печорская

ул. Ленская

ул. Енисейская

ул. Колыская

ул. Ленская

ул. Енисейская

Москва – 2019

**Е.А. Найденова, Ю.К. Бурлаков**

**СОЦИАЛЬНО ОРИЕНТИРОВАННЫЙ  
ПРОСВЕТИТЕЛЬСКИЙ ПРОЕКТ  
«УЛИЦЫ МОСКВЫ, ЗОВУЩИЕ В ДОРОГУ:  
ОТ УЛИЦЫ С ГЕОГРАФИЧЕСКИМ НАЗВАНИЕМ  
К РЕГИОНУ РФ (СТРАНЕ ЗАРУБЕЖЬЯ)»**

**РОССИЙСКИЙ СЕВЕР  
НА МОСКОВСКИХ  
УЛИЦАХ**

Москва – 2019

УДК 908(470-25)  
ББК 63.3(2-2Мос)  
Н20

Найденова, Елена Александровна.

Российский Север на московских улицах : социально ориентированный просветительский проект "улицы Москвы, зовущие в дорогу: от улицы с географическим названием к региону РФ (стране Зарубежья)" / Е. А. Найденова, Ю. К. Бурлаков. - М. : Московский дом национальностей, 2019. - 224 с. : ил. - ISBN 978-5-9247-0109-7.

И. Бурлаков, Юрий Константинович.

В происхождении наименований московских улиц множество загадок. Первые названия в Москве отражали физико-географические особенности местности. Затем, несколько позже, носители языка давали объектам имена, которые отражали более сложные их признаки. Улица могла получить название от той местности, куда она вела. Покровка вела в село Покров, а Ордынка – в Орду. И ходила московская шутка, что по Большой Ордынке в Орду дань везут, а по Малой Ордынке – сдачу возвращают.

Расширение границ государства повлекло за собой исследование и освоение новых регионов. И отражением подвигов первопроходцев становились названия улиц Москвы. Москва как бы напоминала сама себе и своим жителям о величии России.

Напомнить сегодняшним жителям Москвы о величии и богатстве Севера, занимающего около 2/3 территории России, о жизни и обычаях живущих там наших сограждан призвана предлагаемая читателю книга.

## СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие .....	4
Е.А. НАЙДЁНОВА Культурно-образовательный проект «Улицы Москвы, зовущие в дорогу: от улицы с географическим названием к региону РФ (стране зарубежья)». Север столичного мегаполиса – север России .....	5
Ю.К. БУРЛАКОВ Северные топонимы в названиях московских улиц. Анадырский проезд.....	25
Ю.К. БУРЛАКОВ Имена первопроходцев Арктики в названиях московских улиц.....	71
Приложение 1.....	190
Приложение 2.....	206
Приложение 3.....	215
Приложение 4.....	218
Приложение 5.....	221
Коротко об авторах.....	223

## ПРЕДИСЛОВИЕ

В Москве существует множество улиц, названия которых так или иначе связаны с районами нашей страны и именами их исследователей – землепроходцев, мореплавателей, воздухоплавателей, летчиков. Значительная часть столичных топонимов обращена к российскому северу.

Приводимое в книге описание московских улиц «северного направления» наряду с описанием давших им названия апеллятивов позволит читателям систематизировать знания как о столичном мегаполисе, так и об истории и географии северных территорий России.

Об опыте творческого и социально ориентированного применения этих знаний московскими школьниками и студентами рассказывается в части книги, посвященной «северному направлению» межрегионального культурно-образовательного проекта «Улицы Москвы, зовущие в дорогу: от улицы с географическим названием к региону РФ (стране зарубежья)». Участники проекта из года в год совершают путешествия в регионы страны, давшие названия их родным улицам, не только с целью расширения своего кругозора, но и с целью создания проектов по приданию данным улицам облика, указывающего на соответствующие регионы, превращения их в своего рода «пособие по географии и этнографии России», прежде всего, для маленьких москвичей.

**Своей направленностью проект «Улицы Москвы, зовущие в дорогу...» соответствует широко развернутым сегодня городским проектам «Активный гражданин», «Мой район», «Моя улица».**

Авторы выражают благодарность за помощь в издании книги заместителю председателя общества краеведов СВАО г. Москвы И.В. Бускину и председателю краеведческого общества «Доброхот (д)», члену объединения городского общества краеведов Москвы И.М. Манохиной.

Действительному члену РГО Е.И. Мороз, директору НИИ национальных школ Республики Саха (Якутия) С.С. Семеновой.

**Е.А. НАЙДЁНОВА**  
**СОЦИАЛЬНО ОРИЕНТИРОВАННЫЙ ПРОЕКТ**  
**«УЛИЦЫ МОСКВЫ, ЗОВУЩИЕ В ДОРОГУ:**  
**ОТ УЛИЦЫ С ГЕОГРАФИЧЕСКИМ НАЗВАНИЕМ**  
**К РЕГИОНУ РФ (СТРАНЕ ЗАРУБЕЖЬЯ)».**  
**СЕВЕР СТОЛИЧНОГО МЕГАПОЛИСА –**  
**СЕВЕР РОССИИ**

Расширение территории Москвы во второй половине прошлого века повлекло за собой появление новых названий улиц. И исторически сложилось так, что эти названия связывались с географией столицы, российских регионов и именами исследователей регионов – в северных районах, например, преобладают апеллятивы<sup>1</sup>, связанные с севером страны. Особенно много улиц с географическими названиями расположено в Восточном и Северо-Восточном административных округах города. В основном они застроены безликими многоэтажками и визуально никак не напоминают о происхождении своих названий. Этот факт послужил причиной превращения с 2008 года данных улиц в своего рода плацдарм для изучения московскими школьниками природно-хозяйственного, этноконфессионального разнообразия регионов РФ и создания ими разноплановых художественно-творческих продуктов.

Предпосылкой проекта стало тестирование старшеклассников и студентов, проведенное сотрудниками Московского института открытого образования в период с 2004 по 2010 г. С помощью тестирования предполагалось определить уровень знания ими истории, географии, этнического состава населения России. Участникам предлагалось выполнить четыре задания:

перечислить по памяти названия российских народов, республик и автономных округов РФ;

соотнести названия республик и автономных округов с названиями их столиц, отмеченных цифрами;

---

<sup>1</sup> Апеллятив – лингвистический термин, часто выступающий синонимом термина «имя нарицательное».

на обороте листа нарисовать по памяти контур России, обозначив границу между ее европейской и азиатской частями;

с помощью точек и цифр указать на полученной карте-абрисе приблизительное расположение столичных городов перечисленных субъектов РФ.

Впоследствии с легкой руки журналистов тест получил название «TERRA INCOGNITA»<sup>2</sup>. Оказалось, что у значительной части опрошенных молодых людей представления о территориально-административных единицах нашего государства и о его этническом составе чрезвычайно размыты. При изображении контура России примерно у 20% участников опроса затруднения вызывало даже определение ее приблизительной формы. Калининградская область и островная часть страны были указаны лишь у 15%. При разделении нарисованной «карты» России на европейскую и азиатскую части у одного-двух человек в каждой группе граница оказывалась расположенной не вертикально по Уралу, а горизонтально, при этом Северный Кавказ попадал за пределы РФ. У 50% участников опроса европейская и азиатская части страны оказывались равновеликими, а у некоторых – европейская часть превосходила азиатскую. При указании на самодельной карте точками и цифрами центров национальных субъектов РФ наибольшее количество ошибок приходилось на города Урала, Поволжья и Сибири. Они размещались хаотично: Йошкар-Ола оказывалась на Чукотке, Саранск – на Кавказе и т.п. В задании на соотнесение пар объектов безошибочно соединялись лишь республики и их центры с созвучными названиями, например, Якутия – Якутск, Ханты-Мансийский автономный округ – Ханты-Мансийск. Почти у всех отсутствовали ошибки при соотнесении Республики Чечни с ее столицей Грозным, Республики Татарстан с Казанью, очевидно, в связи с частыми упоминаниями этих регионов в СМИ.

Столь неутешительные результаты тестирования показали необходимость внедрения в работу со школьниками новых форм и методов, способных ликвидировать существенные пробелы в их знаниях о своей большой Родине.

Первым шагом в этом направлении стал проведенный в период с 2008 по 2012 г. в рамках Городской экспериментальной площадки

<sup>2</sup> Мартынкина Д. «Широка моя TERRA INCOGNITA» – Аргументы и факты, № 4, 25 января 2006 г.

(ГЭП) в Москве конкурс для учащихся общеобразовательных школ<sup>3</sup> «Многоликая Россия в топонимии Москвы: улица с географическим названием – регион РФ (страна зарубежья)».

Основными задачами конкурса выступили:

активизация знаний по основам топонимики; мотивация учащихся к изучению географии России (мира), природно-хозяйственного, этнического и конфессионального разнообразия России (мира);

формирование позитивного отношения к регионам РФ, народам и культурам России (мира);

выработка умения собирать и анализировать информацию по определенной тематике, налаживать сотрудничество с представителями различных этнических и профессиональных групп в ходе реализации социально значимого художественного проекта – выставки рисунков, памятного знака о регионе РФ для размещения его на улице с соответствующим географическим названием и пр.

Конкурс имел три уровня – внутришкольный, окружной, городской.

Во внутришкольном конкурсе принимали участие все желающие из числа учащихся общеобразовательного учреждения;

К окружному конкурсу (на базе окружных управлений образования, методических центров) допускались работы учащихся общеобразовательных учреждений, отобранные на внутришкольных конкурсах;

На городском уровне педагоги общеобразовательных учреждений – руководители проектной деятельностью школьников-конкурсантов, а также методисты окружных методических центров презентовали проведенную работу.

В процессе работы участники должны были выполнить следующие задания:

создание и презентация карты административного округа Москвы с выделением улиц (переулков, площадей, станций метро и

---

<sup>3</sup> ГЭП «Воспитание у учащихся патриотизма и межэтнической толерантности в процессе информационно-аналитической и художественно-проектной деятельности». Приказ ДОМ от 27.06.2007 г. для школ № 1321 «Ковчег», № 1344, ЦО № 264 и дополнительно от 27.08.2009 г. для ЦО № 1457. Научный руководитель Е.А. Найденова. К участию в Конкурсе «Многоликая Россия...» допускались педагоги и учащиеся общеобразовательных учреждений 5–11 классов.



т.п.), название которых происходит от названий населенных пунктов России, природных объектов, этносов России, имен исследователей – землепроходцев, мореходов, воздухоплатателей, летчиков; а также описание истории создания этих улиц, архитектурного стиля зданий, общественно значимых объектов и т.п.;

описание работы по сбору и анализу информации, связанной с природной, хозяйственной, этнической, конфессиональной и пр. особенностью географического объекта региона, именами которых названы улицы (переулки и пр.) Москвы, или деятельностью исследователя. Выявление знаковых событий в жизни выбранного объекта, проживающих на его территории известных людей; поиск произведений литературы и искусства о данном объекте; установление контактов с его школами и учреждениями культуры; организация экскурсий и экспедиций в изучаемый регион;

описание созданных участниками из московского общеобразовательного учреждения и региональных учреждений-побратимов (если они появились) продуктов творческой деятельности, призванных знакомить жителей российской столицы с регионами РФ, чьи названия отражены в топонимии Москвы. Например, рисунки улиц Москвы и видео-фоторепортажи об улицах (регионах); статьи, мини-фильмы в СМИ; проекты оформления образовательной среды; программы экспедиций в регионы (страны) и экскурсий по улицам Москвы; проекты баннеров о географических объектах, исследователях, именами которых названы улицы Москвы, с целью возможного размещения их на обозначенных улицах; программы викторин, инсценировок и пр.

Содержание заданий определило номинации победителей конкурса, среди них: «Лучший видеорепортаж об улице с географическим названием...», «Лучший баннер...», «Лучшая музейная экспозиция...» и пр.

В работу были вовлечены (помимо участников ГЭП) московские общеобразовательные учреждения, библиотеки, МГУ (Ботанический сад «Аптекарский огород» и Музей земледения), Гуманитарно-экологический институт, Государственный биологический музей им. Тимирязева, региональные учреждения образования и культуры – побратимы московских общеобразовательных учреждений и пр.

Результатом конкурса стал ряд творческих проектов, в частности:

создание и апробация экскурсионных маршрутов по улицам Москвы с географическими названиями, экскурсионные выезды в соответствующие регионы;

обмен рисунками школьников из Москвы и регионов РФ по темам, предложенным руководителем. Например, в 2009 году учащиеся школы № 264, расположенной на Ленской улице СВАО Москвы, и учащиеся лицея города Якутска обменялись рисунками по темам: «Как я представляю Москву» (для учащихся якутского лицея), «Как я представляю Якутию» (для школьников ЦО № 264). Этот обмен позволил выявить характерные стереотипы: юные москвичи нарисовали исключительно чумы и оленеводов, а юные якутяне – исключительно историко-культурные памятники российской столицы при полном отсутствии людей. В дальнейшем обмен рисунками по теме «Моя улица, мой город» позволил расширить представления детей о жизни в других регионах;

создание образовательной среды, отражающей природную и этнокультурную особенность того или иного изучаемого региона – музейной экспозиции, включая ландшафтный дизайн участка (СОШ № 1321 «Ковчег», СОШ № 1344, ЦО № 264), интерьера образовательного учреждения, его фойе и классов (ЦО № 1409) (см. Приложение № 1), проведение внутришкольных (региональных) мероприятий – викторин, литературных вечеров, ежегодных фестивалей о народах и культурах России; выступления на площадках СВАО детских коллективов Чукотки, Камчатки, Якутии, Таймыра, Ямала, Ханты-Мансийского округа и т.д.<sup>4</sup>;

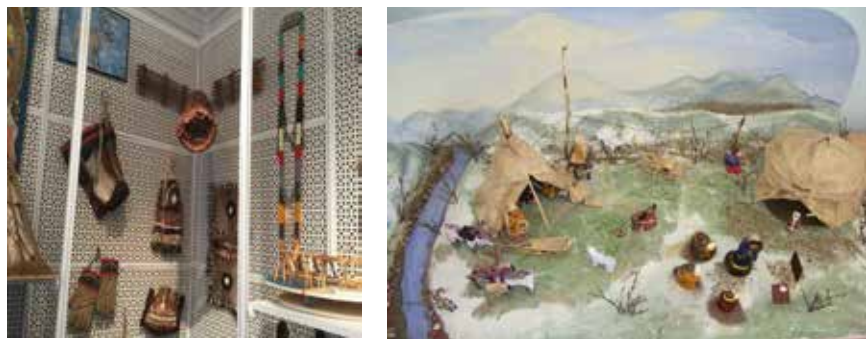
появление тематических проектов в районных библиотеках (например, в районе Гольяново) и пр.

В 2012 году конкурс «Многоликая Россия в топонимии Москвы: улица с географическим названием – регион РФ (страна зарубежья)» был преобразован в долгосрочный межрегиональный культурно-образовательный проект «Улицы Москвы, зовущие в дорогу: от улицы с географическим названием к региону РФ (стране зарубежья)», вобравший в себя на правах преемника содержание и условия конкурса «Многоликая Россия...» и предполагающий множество разнообразных акций<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Хроника VIII Театрального фестиваля «Такие разные и такие похожие: народы, времена, нравы» <https://www.youtube.com/watch?v=uLnu5y2cDOg>

<sup>5</sup> Автор концепции Е.А. Найденова.

В рамках проекта была создана экспозиция в Московском музее образования, на основе концепции которой стартовали одноименные ее названию молодежные этнографические экспедиции «Улицы Москвы, зовущие в дорогу: от улицы с географическим названием к региону РФ (стране зарубежья)», реализуемые с 2012 по 2015 г. МИОО по заказу Департамента образования Москвы<sup>6</sup>.



### **Тематический блок «Кочевая школа народов Севера РФ» в экспозиции музея. Макет-игра «Кочевая школа»**

Цель экспедиций – сбор и анализ информации о природном, хозяйственном и этнокультурном разнообразии российских регионов с последующим созданием образовательного видеоролика, игрового занятия для младших школьников под девизом «Научился сам, научи другого» в форме настольного театра, анимационного короткометражного фильма и т.д.

Старшеклассники нескольких школ Москвы приняли участие в экспедиции «Улицы Москвы, зовущие в дорогу: улица Полярная – Полярный Урал (в поисках белого ягеля)»<sup>7</sup>, организованной в 2014 году в рамках проекта. Она прошла в Ямало-Ненецком автономном округе. Участники экспедиции познакомились с жизнью коренных малочисленных народов Полярного Урала (численность этноса менее 50 тысяч человек), ведущих кочевой и полукочевой образ жизни

<sup>6</sup> В соответствии с планом мероприятий по реализации Государственной программы «Столичное образование» (подпрограмма № 03Б0900.03 «Разработка и реализация комплекса мер по популяризации российской истории, культуры, литературы и координация его исполнения»).

<sup>7</sup> Научный руководитель экспозиции и экспедиций Е.А. Найденова.

ни – коми-зырян, ханты, ненцев. Юных москвичей интересовало все: специфика быта, оленеводство, рыболовство, охота; не осталось без внимания и современное хозяйственное развитие региона<sup>8</sup>.

Маршрут экспедиции проходил по Шурышкарскому району ЯНАО (зона тайги и лесотундры, село Мужы, деревня Ханты-Мужы) и Приуральскому району ЯНАО (зона кустарничковой и горной тундры, фактория Лаборовая, кочевая школа «Земля надежды»).



**Чум ханты внутри**



**Чум ненцев снаружи**

Научным консультантом от ЯНАО по Приуральскому району была местная уроженка, моя коллега (Е.Н.) – сотрудник Регионального института развития образования Валентина Нёлёковна Няруй. Ее рассказы об этносах региона – их отношении к природе, легендах и преданиях, обычаях и традициях – помогли московским школьникам понять и полюбить эту землю.

Старшеклассники из девяти московских школ встретились с ненецкой писательницей А.П. Неркаги, основавшей в байдарацкой тундре кочевую школу «Земля надежды». По ее произведениям был снят фильм «Белый ягель»<sup>9</sup>.

Для Анны Павловны белый ягель – символ чистоты души, стремления сохранить гармоничные отношения с природой и саму жизнь на Земле, ведь ягель растет только на чистых местах.

Этнографические описания в произведениях А.П. Неркаги «Бе-

---

<sup>8</sup> «Улицы Москвы, зовущие в дорогу: в гостях у народа ханты)» – <https://youtube/waiyahUa8Ss>).

<sup>9</sup> Фильм «Белый ягель» (режиссер Валерий Тумаев, продюсер Владимир Меньшов) получил приз зрительских симпатий на Московском международном кинофестивале в 2014 году.

лый ягель», «Анико из рода Ного», «Илир», в романе Е.Д. Айпина «Ханты, или Звезда утренней зари», в книге М.С. и О.Б. Приходько «Хомани: Книга о жизни лесных ненцев», которые без погружения в культурный контекст понять трудно, послужили прологом-завязкой экспедиции на Ямал.



**Встреча участников  
экспедиции с ненецкой  
писательницей  
А.П. Неркаги**

Юные москвичи получили неоценимую возможность почувствовать повседневную жизнь Ямала: в Салехарде они пересекли Полярный круг и стали обладателями сертификатов полярников. Им довелось провести несколько дней в тайге и тундре, где они ходили в москитной сетке, хотя бы немного спасающей от туч комаров и мошки, жили в зимних срубных домах ханты, стоящих в окружении кедров и лиственниц, где топили дымоход-чувал; ночевали в ненецких чумах на оленьих шкурах под пологами из ситца.

Особое удовольствие доставила ребятам езда на северном транспорте: вахтовой машине «Урал», вездеходах-газонах и катерах; большой интерес вызвала ловля рыбы и ее приготовление традиционным способом, сбор дикоросов – северных ягод и грибов.



**Транспортные средства в байдарацкой тундре**

Местные жители – охотники и рыбаки (оленоводы в это время ушли со стадами к Карскому морю и в горы) – тепло общались с ними, свободно отвечали на их вопросы. Московские подростки, познакомившись со своими сверстниками из региона, осваивали элементы национальных видов спорта, языков, учили короткие национальные песни и принятые в культуре танцевальные движения.

Каждый из 14 участников экспедиции выбрал для себя тему исследования и творческого проекта – игрового занятия для младших школьников – с учетом своих интересов.



**Знакомство с олененком-авкой  
в байдарацкой тундре**



**Мастер-класс А.В. Коневой  
по изготовлению кукол Акань  
для кукольного театра ханты**

В число тем вошли: экологические проблемы Арктики; описание мхов и лишайников тундры и тайги; традиционные способы рыболовства и охоты; традиционная кухня, жилище, костюм; этнография детства; календарные обряды; особенности языка и фольклор, северные орнаменты (рисуночное письмо) и т.д. Любознательность московских школьников вызвала уважение местных жителей и способствовала смене у некоторых из них негативных представлений о москвичах. Ребята тоже изменили свои представления о северянах.

По возвращении из экспедиции ее участники в течение года провели серию выступлений со своими исследовательскими и творческими проектами на ученических конференциях различного уровня.

Для младших школьников на базе своего и других образовательных учреждений города они организовали и организуют до сих пор игровые занятия. Такова, например, судьба макета-игры «Северное кочевье» (ГОУ СОШ № 1159 г. Москвы, педагог-руководитель Фор-





**Консультация и мастер-класс В.Н. Няруй  
по изготовлению и обыгрыванию кукольного  
театра «Северное кочевье», основанного на ненецкой культуре**

тинская У.А.), воплотившего в себе, с предварительного согласия руководителя экспедиции и ребят-участников из девяти московских школ, материалы всех 14 тем. Такой же макет-игра находится и в Московском музее образования.

К участию в экспедиции мы стараемся привлекать прежде всего школьников и педагогов из образовательных учреждений, расположенных на московских улицах с соответствующими географическими названиями, но это не является обязательным условием, гораздо важнее наличие мотивации и готовности взрослых и подростков к информационно-аналитической и художественно-проектной деятельности.



**Макет-игра «Северное кочевье»**

**Игра «Узнай зверя»**

В большинстве случаев проект выступает в качестве отдельной тематической площадки внутри того или иного фестиваля или курса.

Так, с 2009 по 2015 год он стал одной из номинаций международного этнокультурного театрального фестиваля «Такие разные и такие похожие: народы, времена, нравы», а в феврале-апреле 2017 года выступил тематической площадкой внутри городского семинара-кинофестиваля «Автопортрет города» (организаторы – МИОО), где в задачу участников входило создание мини-фильмов о Москве под руководством педагогов и профессиональных режиссеров. Цель работы киноплощадки направления «Улицы Москвы, зовущие в дорогу» заключалась в создании мини-фильмов об улицах с географическими названиями, направленных на знакомство жителей мегаполиса с историей этих улиц и с соответствующими регионами РФ (например, Чукотский проезд – п-ов Чукотка), побуждающих внести в ландшафтный дизайн улиц элементы, указывающие на регионы – баннеры, малые архитектурные формы и пр.

Из 12 московских общеобразовательных учреждений, работающих в указанном направлении фестиваля, 11 были из СВАО. Неудивительно, что мини-фильмы учащихся из этих учреждений оказались посвященными улицам своего округа, а два проекта вплотную коснулись полярной тематики, это фильмы: «Приключения полярного мишки: улица Полярная СВАО Москвы» и «Дорога на север: Мурманский проезд Москвы – Мурманская область». Оба завоевали высокие награды (см. Приложение № 2).



### **Съемка фильма «Дорога на север: Мурманский проезд в Москве – Мурманская область»**

С каждым годом проводимая нами работа получает возрастающий интерес в регионах. Так, в июне 2017 года с встречным проектом «Ожившая улица Москвы» выступили наши партнеры из Республики Саха (Якутия). На Верхоянской улице СВАО Москвы они выса-



дили культурно-образовательный десант из Верхоянского улуса, который в интерактивной форме рассказал местным жителям о своем холодном и одновременно очень теплом крае. Движение из Москвы в регионы и из регионов в Москву по теме «Улицы...» стало еще насыщенней и ярче, и в дальнейшем мы решили продолжить объединять усилия на этом пути (см. Приложение № 3).

В декабре того же 2017 года в Московском доме национальностей на заключительном этапе Всероссийского конкурса ораторского мастерства среди учащихся 8-9 классов «Мой русский язык», проводимом НИИ национальных школ Республики Саха (Якутия), состоялась творческая встреча-игра (конкурс) «Улицы Москвы, зовущие в дорогу: я, ты, он, она – вместе целая страна».



**Выступление детского чукотско-эскимосского ансамбля «Накаяк» на театральном фестивале «Такие разные и такие похожие: народы, времена, нравы»**



**Школьники Москвы и Якутии: совместная работа над дизайнерскими проектами**



**Гости из Верхоянска на Верхоянской улице Москвы**

Она была организована для старшеклассников из Москвы и пяти Республик РФ: Саха (Якутия), Тыва, Башкортостан, Татарстан, Чувашия. Поддержку этой встрече оказали органы власти и учреждения образования всех перечисленных республик.

В смешанных командах ребята создали ряд проектов с общей тематикой «Праздник на московской улице с географическим названием». В результате ими было разработано несколько сценариев проведения праздника «День улицы», задача которого – познакомить москвичей с природой, хозяйством, многонациональной литературой и искусством регионов, соответствующих названиям столичных улиц. Для команды «Москва – Саха (Якутия)» такими улицами стали Ленская, Верхоянская, Вилюйская, Полярная, расположенные в СВАО столичного мегаполиса; для команды «Москва – Тыва» – улица Саянская ВАО и улица Енисейская СВАО; для команды «Москва – Башкортостан» – улица Уральская ВАО; а для команд «Москва – Татарстан» и «Москва – Чувашия» – Волжский бульвар ЮВАО.

Помимо сценариев проведения праздника ребята разработали дизайн-проекты ландшафта улиц с географическими названиями и дизайн-проекты расположенных на них образовательных учреждений так, чтобы эти улицы могли послужить своего рода «пособием» по географии России, прежде всего для маленьких москвичей (см. Приложение № 3).

Последовательность выступлений команд на защите сценариев и дизайн-проектов строилась с учетом расположения представленных республик на карте РФ с востока на запад, «вслед за солнцем»: от Якутии до Чувашии. Во время выступлений звучали народные инструменты, отрывки из рассказов, стихи, песни как на национальных языках, так и на общегосударственном русском языке. Свои дизайн-проекты ребята выставляли в виде плакатов. На подготовку и выступление каждой смешанной команде отводилось не более 30 минут, поэтому при создании творческого продукта активно использовались домашние заготовки.

Команда «Москва – Саха (Якутия)» обратила внимание на такие важные объекты улиц, как автобусные остановки, поскольку их не обходит ни один москвич, а выглядят они однообразно, неинтересно. Команда представила наброски «условной» остановки, объединяющей в себе образы нескольких улиц Северо-Восточного округа

Москвы: одна стена остановки – Полярная улица с разнообразными арктическими сюжетами: белыми медведями, моржами..., другая стена – улицы Вилюйская, Ленская и Верхоянская с изображением рек, богатых северной рыбой.



### Эскизы оформления автобусной остановки и прогулочной зоны улиц Полярной, Вилюйской, Ленской, Верхоянской

На улице Ленской ребята предложили поставить фонарные столбы в виде коновязей – сергэ<sup>10</sup>, которые обязательно будут приносить жителям улицы счастье. Кроме того, юные дизайнеры представили эскиз детской площадки, где качели и карусели были изображены в виде зверей и птиц тайги, тундры и Арктики.

Праздник «северных» улиц, по мнению участников, обязательно должен наполниться увлекательными рассказами о традициях народов Якутии, о полярниках, о новых технологиях в добыче алмазов и золота и так далее. А открыть праздник должны звуки хомуса<sup>11</sup>.

На улице Енисейской Северо-Восточного округа столицы участники команды «Москва – Тыва» решили устроить тувинскую ярмарку. Во время праздника жителей Енисейской улицы на ней должны

---

<sup>10</sup> Сэргэ (як.) – столб для коновязи в виде высокого деревянного идола – пожалуй, один из самых часто встречающихся в Якутии памятников. Это символ благополучия, счастья и гостеприимства по верованиям народа саха. Вокруг них проводились праздники, моления, общественные собрания.

<sup>11</sup> Хомус (варган) – древний язычковый музыкальный инструмент с глубокими культурными корнями, известный по всему миру под разными именами в культурах более 200 народов.

будут встречать гости из Республики Тыва в национальных одеждах и с национальными кушаньями, поэтому торговые павильоны можно сделать в форме тувинских национальных жилищ, можно даже смастерить настоящие айлы.

Саянскую улицу Восточного округа Москвы участники встречи взамен назойливой рекламы захотели украсить баннерами с видами южно-сибирской тайги, где к месту придутся государственные символы Республики Тыва, например, флаг.

Много идей поступило от участников команды «Москва – Башкортостан», нарисовавшей дизайн-проект улицы Уральская Восточного административного округа столицы. Изюминкой в оформлении этой улицы может стать памятник Салавату Юлаеву и комплекс из шести мини-скульптур, среди которых: эпос «Урал-батыр», бортовой мед, Красноусольские минеральные источники, музыкальный инструмент курай, пещера Шульган-Таш и гора Янгантау. Шесть мини-скульптур ребята предложили разместить на небольшом пространстве, например, на участке школы или детского сада, где они легко превращаются в объекты игровой площадки. Также участники команды «Москва – Башкортостан» предложили открыть на улице кафе с национальной башкирской кухней. Педагог Зилия Адеева, сопровождающая башкирской группы, показала участникам встречи проект такого кафе, созданного учащимися и педагогами из школы города Давлеканово для своей Уральской улицы. По форме здание напоминает башкирскую юрту, но его интерьер и оборудование соответствуют современным требованиям.

Московские участники – жители района Гольяново, с восторгом восприняли макет и, ссылаясь на программу реновации, предположили построить на месте снесенных зданий новые дома с элементами национальной архитектуры, с имитацией природных особенностей региона (например, форма дома в виде льдины и пр.). Не осталось без внимания и озеленение дворовых территорий.

Команда «Москва – Татарстан» сосредоточилась на проекте оформления детского сада на Волжском бульваре, где они решили соединить и подружить персонажей татарских и русских сказок, а на Празднике улицы попеременно показать русские и татарские фольклорные игры, в которых жители Волжского бульвара должны выступить не только зрителями, но и участниками.

Команда «Москва – Чувашия» рассказала о русском писателе Михаиле Шолохове и о чувашском писателе Константине Иванове, коснулись они и темы казачества. Ребята предложили поставить на Волжском бульваре памятники обоим писателям.

**Макет кафе в форме юрты, разработанный педагогами и учащимися г. Давлеканово Республики Башкортостан**



Когда творческая встреча-игра подошла к концу, ее участники не расстались. Ребята обменялись сувенирами и контактами для продолжения общения, ведь если во многих российских городах и селах есть улицы с географическими названиями, значит, проект можно расширять, о чем и договорились участники встречи. Всех на ней объединило совместное серьезное дело и... РУССКИЙ ЯЗЫК. Как золотой ключик, он отворил дверцу в культуру сразу нескольких народов России и позволил разноязычным участникам поделиться ею друг с другом. Получился настоящий праздник единения, доказавший, что вместе мы сила!<sup>12</sup>

Наверное, поэтому в июне 2018 года идею праздника улицы с географическим названием удалось реализовать на практике. Таким праздником стал цикл юбилейных мероприятий в честь 50-летия Алтайской улицы, проведенных для жителей Гольяново – района ее нахождения – на базе и при участии Детской районной библиотеки № 71 (заведующая библиотекой В.И. Карпачева) в рамках проекта «Улицы Москвы, зовущие в дорогу». Праздник включил в себя три мероприятия.

Первое из них – тематический вечер «От улицы Алтайской к Республике Алтай и Алтайскому краю» – прошло 13 июня 2018 г. Оно порадовало жителей Гольяново открытием бесплатной выставки ал-

<sup>12</sup> «Московские улицы-векторы: какими им быть?» – <https://youtube/iJ6GWfKHCsQ>

тайских художников «Алтай в живописи и графике», где многие из гостей впервые познакомились с творчеством Григория Чорос-Гуркина, Владимира Чукуева, Павла Ойношева, Чейнеш Барсуковой и др. Выставка на базе библиотеки № 71 работала почти месяц. Также большое впечатление на присутствующих произвела презентация книг алтайских писателей из серии «Алтай. Судьба. Эпоха», изданных в Алтайском крае (алтайский аналог ЖЗЛ). Часть из них была подарена постпредством Алтайского края библиотеке для успешного продолжения работы в проекте «Улицы Москвы...». Заслуженный художник Российской Федерации, член-корреспондент Российской академии художеств О.Г. Закоморный представил портреты знаменитых алтайцев – героев презентованной книжной серии: Германа Титова, Михаила Калашникова, Василия Шукшина, Валерия Золотухина и других. На дегустации алтайской кухни были предложены пирожки с черемшой, черемухой, травяной чай и т.д.

В ходе вечера выступили представители власти: глава управы Гольяново И.В. Горбатенко, руководитель постпредства Алтайского края в г. Москве Н.В. Борисенко, заместитель председателя правительства и полномочный представитель Республики Алтай И.П. Лозовая, деятели литературы и искусства, чья жизнь и творчество тесно связаны с Республикой Алтай и Алтайским краем.

Участники проекта «Улицы Москвы, зовущие в дорогу» – школьники местных школ – продемонстрировали жителям района, главе управы и руководителям постпредств свои идеи о ландшафтном дизайне улицы-юбилярши, о возможности проведения в расположенных на ней образовательных учреждениях тематической смены школьного лагеря «Путешествие на Алтай», о создании музейного уголка и т.д.

Всеми присутствующими было отмечено, что на первом этапе реализации дизайн-проектов и других из серии «Улицы Москвы, зовущие в дорогу» – наиболее подходящей площадкой является территория образовательного учреждения или библиотеки. Прозвучавшие следом алтайские благопожелания-алкыши вселили уверенность в успехе задуманного, но каждый понимал, что впереди ожидает много трудностей, ведь между задумкой и ее воплощением существует огромное расстояние, и пройти его могут только упорные (см. «От улицы Алтайской к Республике Алтай и Алтайскому



краю» [spravkawww.moscowVAO/news/77474.html](http://spravkawww.moscowVAO/news/77474.html) и другие ссылки).

Еще две тематические встречи по случаю 50-летия улицы Алтайской были организованы 20 июня 2018 года специально для школьников. Они прошли с участием студенческого землячества Республики Алтай и молодежного звена РОО «Шалганут калык – Челканцы». Ребята послушали горловое пение, рассказы об алтайских художниках и их картинах, познакомились с произведениями алтайских поэтов и писателей (<http://www.vao-mos.info/territoriya-goroda/vao/ulitsy-vao-zovut-v-dorogu.html> и другие ссылки).



**Глава управы Гольяново  
И.В. Горбатенко и авторы  
фильма «Хан Алтай  
на московской улице»**



**Жители района – участники  
праздничной встречи  
«50 лет ул. Алтайской»**

В сентябре-декабре 2018 года замыслы о превращении московских улиц с географическими названиями в улицы-навигаторы нашли место в рамках конкурса дизайнерских проектов школьников и студентов «Москва многоликая и разноязычная», который проходил в период с августа по декабрь 2018 года в соответствии с приказом Департамента образования города Москвы от 08.06.2018 г. № 239 и Соглашением с РГУ им. А.Н. Косыгина «Технологии. Дизайн. Искусство».

И вновь проект «Улицы Москвы, зовущие в дорогу» выступил в нем отдельным направлением, предложив четыре номинации: «Просветительская презентация или видеоролик (гипотетически для трансляции в общественном транспорте, на празднике улицы и

пр.)»; «Элемент ландшафтного дизайна улицы»; «Инфографика/Баннер/постер»; «Дизайн-проект образовательного пространства школ, колледжей, вузов».

В числе проектов, связанных с северной тематикой, в оргкомитет поступили работы, посвященные улицам, названным в честь полярных летчиков, в том числе летчика М.В. Водопьянова (см. Приложение № 4). Победители конкурса в дни осенних школьных каникул приняли участие в одноименной проекту «Улицы Москвы, зовущие в дорогу» выездной этнографической экспедиции по городам и селам Московской области ([schuve1186.mskobr.ru/novosti/finali...](http://schuve1186.mskobr.ru/novosti/finali...)).

В настоящее время интерес к проекту проявляют достаточно серьезные художники направления стрит-арт. В частности, готовность к сотрудничеству выразил Сергей Салин – автор множества стрит-арт произведений, включая граффити к 75-летию Битвы за Москву, созданное по согласованию с администрацией города Подольска на торце дома по улице Кирова и ставшее своего рода визиткой города. Молодой художник выслал в наш адрес ряд своих работ для ознакомления.



**Граффити**  
**«К 75-летию Битвы за Москву»**



**Граффити**  
**«Северные мотивы»**



---

Сегодня, судя по результатам проведенных Российским географическим обществом и Федеральным агентством по делам национальностей «Географическим диктантам» (РГО) и «Этнографическим диктантам» (ФАДН), география страны, ее этническое и конфессиональное разнообразие все еще остаются для весомой доли россиян «TERRA INCOGNITA». А значит культурно-образовательный проект «Улицы Москвы, зовущие в дорогу: от улицы с географическим названием к региону РФ (стране зарубежья)» не потерял свою актуальность, его ждут новые формы и новые участники.

Мы приглашаем педагогов и обучающихся – от детского сада до вуза, работников сферы культуры и всех активных москвичей, независимо от возраста, присоединиться к нему. См ссылку: [Улицы Москвы зовут в дорогу Юный-краевед.рф/archiv/2017/...](http://Улицы_Москвы_зовут_в_дорогу_Юный-краевед.рф/archiv/2017/...)

## Ю.К. БУРЛАКОВ

### СЕВЕРНЫЕ ТОПОНИМЫ В НАЗВАНИЯХ МОСКОВСКИХ УЛИЦ

**АНАДЫРСКИЙ ПРОЕЗД** проходит по территории Бабушкинского и Лосиноостровского районов СВАО Москвы. Начинается в районе площади у станции «Лосиноостровская», тянется на северо-восток вдоль железнодорожной линии Ярославского направления Московской железной дороги до Стартовой улицы и оканчивается возле платформы «Лось». Проезд пересекают улицы Рудневой, Менжинского, Шушенская, Минусинская, Малыгина и Стартовая.

Свое современное название<sup>1</sup> он получил в честь расположенных на Чукотском полуострове реки и города Анадырь<sup>2</sup>.

Река Анадырь берет начало на Анадырском плоскогорье, течет в субширотном направлении и впадает в Анадырский залив Берингова моря. Длина ее 1150 км, площадь бассейна около 190 тыс. кв. километров. Средний расход воды 1680 км<sup>3</sup>/сек. Поскольку направление течения совпадает с



направлением вращения Земли, в периоды новолуния и полнолуния наблюдаются аномально высокие приливы и низкие отливы, особенно при западных ветрах. В эти периоды судам не рекомендуется становиться на якорь вблизи города Анадыря, поскольку в прибрежной зоне преобладают слабые донные грунты. Река судоходна на протяжении 570 км от устья, до села Марково. В нижнем течении развито рыболовство. В периоды высоких приливов в Анадырский залив и выше по реке возможен заход многочисленных стад белух (отряд китообразных).

<sup>1</sup> До 1964 года на месте Анадырского проезда были Московский и Троицкий проезды.

<sup>2</sup> Слово «Анадырь» встречается на страницах исторических летописей в разных лексических вариациях: Онандырь – чукотская река. Местное чукотское население называет город Вьэньн «зев», «вход», или Кагыргын «вход», «отверстие», «устье», что отражает его расположение при узкой горловине, открывающей вход в верхнюю часть Анадырского лимана.

Анадырский острог (Анадырек) стал практически первым русским поселением в этих местах. Он был основан якутским казачьим десятником С.И. Дежневым, пришедшим сюда посуху из Нижнекрымска в 1649 году. Зимовье простояло 10 лет, являясь центром сбора ясака (пушной дани) с местных жителей в якутскую казну.

В зиму 1659/60 года приказчиком Курбатом Ивановым на одном из островов в устье реки Анадыря был срублен новый острог под старым названием. Полвека спустя его описал Я.И. Линденау, путешественник и географ: «Построен на острове, деревянной с пятью башнями, ворота одни; в нем яшашная изба одна, да анбар один, да за острогом одна часовня, да 80 дворов служилых имеется».

Удаленность острога, трудности доставки туда продовольствия и тяжелые условия проживания препятствовали его развитию. Берега Анадыря не были богаты лесом, а потому здесь было мало соболя – главной составляющей ясака. Якутские воеводы несколько раз ставили вопрос о ликвидации острога. Но ему была предназначена важная роль – стать опорной базой в поисках новых путей на юг и восток.

Отсюда якутский пятидесятник В.В. Атласов проник на Камчатку, поставив там в конце XVII века два острога.

К началу XVIII века в Анадырском остроге кроме постоянного гарнизона жили 70 служилых людей, 45 торговцев и промышленников. Здесь останавливались и организовывались экспедиции, хранились запасы продовольствия и вооружения. Однако, в связи с большими расходами на его содержание и ремонт, в 1764 году сенатским указом Анадырский острог был упразднен.

Город Анадырь возник в ходе строительства морского порта на правом берегу Анадырского залива в месте впадения одноименной реки. Это зона многолетнемерзлых пород (вечной мерзлоты), климат морской, суровый. Средние температуры января около  $-20^{\circ}$  градусов, июля  $+10^{\circ}$ , осадков выпадает до 500 мм в год.



В конце XIX века на месте современного Анадыря существовал порт Ново-Мариинск: казачья казарма да несколько небольших изб. В 1923 году он был переименован в Ана-

дырь, получивший статус города в 1965 году. Имеется рыбозавод, мерзлотная лаборатория СВКНИИ, краеведческий музей «Наследие Чукотки». В 70-х годах прошлого века пионеры страны собирали средства (за счет сдачи металлолома и макулатуры) на строительство в Анадыре Дворца пионеров с зимним садом, который существует поныне под названием Дом детского творчества (зимний сад вскоре после открытия разморозили). Неподалеку от города, являющегося административным центром Чукотского автономного округа, производится добыча золота и угля, сельское хозяйство представлено оленеводством и рыболовством.

С Петропавловском-Камчатским, Магаданом и Владивостоком город связан морским сообщением, с материком – воздушными линиями (аэропорт расположен на противоположном берегу залива, в пос. Угольные Копи, связь летом – с помощью парома, зимой – по зимнику).

**АРКТИКА, КИНОТЕАТР** расположен на перекрестке улиц Менжинского и Коминтерна в Бабушкинском районе СВАО Москвы, в настоящее время находится на реконструкции.

Название «Арктика» является производным от «Arktikos»<sup>3</sup>. Эта полярная область Земли площадью около 27 млн кв. км включает окраины материков Евразии и Северной Америки (от границы тундры до морского побережья), весь Северный Ледовитый океан с островами и архипелагами.

По особенностям рельефа в морской Арктике выделяют шельф с островами. Он занят окраинными морями: Баренцевым, Карским, Лаптевых,



<sup>3</sup> Происходит от греческих слов ἄρκτος – «медведица», ἀρκτικός – «находящийся под созвездием Большой Медведицы», «северный».

Восточно-Сибирским и Чукотским. Глубины здесь небольшие – до нескольких десятков метров.

Центральная часть акватории Северного Ледовитого океана занята Арктическим бассейном – областью глубоководных (до 5,5 км) котловин и подводных хребтов высотой до 4-4,5 км. Особенности природы: низкий радиационный баланс, близкие к нулю средние температуры летних месяцев при отрицательной среднегодовой температуре. Ледовитость морской акватории составляет около 11 млн кв. км зимой и 8 млн летом.

Для материковой Арктики характерно развитие многолетней мерзлоты и ледников в горах, преобладание тундровой растительности и арктических пустынь. Она охватывает территории Архангельской и Мурманской областей, Республики Саха (Якутия), Ненецкого, Чукотского и Ямало-Ненецкого автономных округов, Таймырского (Долгано-Ненецкого) района Красноярского края, являясь исконной территорией проживания коренных малочисленных народов Севера.

**АРХАНГЕЛЬСКИЙ ПЕРЕУЛОК** расположен в Басманном районе ЦАО Москвы, начинается от Сверчкова переулка, круто поворачивает и идет практически параллельно ему, пересекая Кривоколенный переулок в месте перехода того в Потаповский переулок,



затем выходит на Чистопрудный бульвар. В старину этот переулок составлял единое целое с Девяткиным переулком, начинаясь от улицы Покровка. Свое современное название получил по имени церкви Архангела Гавриила, упоминаемой в переписях 1551 года. Это роднит его с

городом Архангельском, названным в честь того же святого.

Город Архангельск является административным центром одноименной области. Он был заложен в 1584 году по указу царя Ивана IV как крепость на мысу Пур-Наволок в устье реки Северная Двина (с XII века там действовал Михайло-Архангельский монастырь) и до 1613 года носил название Новые Холмогоры. Вскоре он стал глав-



ным центром внешней морской торговли России. В 1668–1684 годах были построены русский и немецкий гостиные дворы.

В 1693 году по распоряжению Петра I были заложены верфь и адмиралтейство, одновременно развивалось частное судостроение. Для защиты Архангельска в 1701–1705 годах в 19 км к северу построили Новодвинскую крепость, гарнизон которой отразил нападение шведской эскадры в ходе Северной войны 1700–1721 годов.

В 1702 году центр воеводства перенесли из Холмогор в Архангельск. Названия менялись: Архангелогородская (затем Архангельская) губерния, Архангельская область Вологодского наместничества, Архангельское наместничество.

К началу XIX века в городе действовало около 220 промышленных предприятий (лесопильные, парусные, канатные, цепные и др.), развивалось морское и речное пароходство. На рубеже XIX и XX веков Архангельск уже считался крупным лесопромышленным и лесозаготовительным центром: 26 лесопильных заводов, 11 тысяч рабочих, железнодорожная связь с Москвой (через Вологду), 35 учебных заведений. В 1915–1916 годах для продления навигации в зимнее время построили аванпост «Экономия» с 18 причалами и грузооборотом около 2 млн тонн.

В 1918–1919 годах Архангельск был занят английскими, французскими и американскими войсками, образовано буржуазное правительство. В феврале 1920 года сюда вошли части Красной Армии, но интервентам удалось увести с собой большинство грузовых и ледокольных судов. С 1929 года город стал центром Северного края, 1936-го – Северной области, а с 1937 года – Архангельской области.

Архангельск является крупным научным и культурным центром. Еще в 1859 году здесь был образован городской публичный музей, позднее – Рыбопромышленный музей Крайнего Севера. В 1908 году местные энтузиасты организовали Архангельское общество изучения Русского Севера.



В настоящее время это крупнейший город среди регионов Севера европейской части России. В городе действуют Северный (Арктический) федеральный университет, Плавучий университет (в летнее время), Северный НИИ промышленности, ЦНИИ механической обработки древесины, Институт леса и химии, 15 средних учебных заведений (в т.ч. старейшее мореходное училище), два театра. Вблизи, в селе Малые Карелы, расположен музей деревянного зодчества и народного искусства под открытым небом.

Неподалеку от города, на острове Ягодники, в 30–50-е годы располагался аэродром Полярной авиации и Авиации дальнего действия, где при катастрофе самолета АНТ-6 18 мая 1938 года погиб один из первых Героев Советского Союза М.С. Бабушкин.

**БЕЛОМОРСКАЯ УЛИЦА** находится на территории районов Ховрино и Левобережный САО Москвы. Начинается от Ленинградского шоссе (на территории Левобережного района) тремя рукавами: «южным», «центральный» и «северным», сходящимися в единую магистраль примерно через 400 м после начала улицы.



Названа в 1964 году по Белому морю, городу Беломорску и Беломорско-Балтийскому каналу в связи с расположением на северо-западе столицы.

Белое море – окраинный водоем Северного Ледовитого океана на севере европейской части России. Площадь около 90 тыс. кв. км, средняя глубина 67 м, максимальная – 350 м. Соединяется с Баренцевым морем проливами Горло и Воронка. Крупные заливы (губы): Мезенский, Двинский, Онежский, Кандалакшский. Из островов наиболее значительны Соловецкие, Мудьюгский и Моржовец.

Зимой море замерзает, приливы достигают 10 м. В него впадают крупные реки: Северная Двина, Онега, Мезень, Нива. Интересно происхождение Беломорья. Реки приносят большое количество твердых осадков, которые при наличии узкого морского горла давно должны были засыпать котловину. Однако, как указывалось, глубины здесь достигают 350 м. В чем же дело?



Основополагающими в формировании Беломорской впадины стали, по-видимому, вертикальные тектонические движения. На стыке мощной Русской платформы и стабильного Балтийского щита проходит мощная зона дробления, где отдельные мегаблоки подвержены подъемам и опусканиям. Один из них, Соловецкий, испытал значительное поднятие, образовав группу островов (Соловецкий архипелаг). Четвертичный ледниковый период нарушил сложившуюся северную гидросеть. Мощный покровный ледник, сползающий с гор Скандинавии и Кольского полуострова, затопил половину Белого моря (толщина льда здесь достигала километра), перекрыв сток выпадающим рекам. Из-за этого некоторые из них повернули на юг, изменив направление своего течения. Такова, на наш взгляд, судьба реки Волги, ранее занимавшей долину Северной Двины, а теперь питающую Каспийское море.

С помощью сети крупных каналов, сооруженных человеком, Белое море связано с Балтийским (Беломорско-Балтийский канал), Азовским, Каспийским и Черным морями (Волго-Балтийская водная система). Действует ряд крупных портов: Архангельск, Онега, Беломорск, Кандалакша, Кемь, Мезень. Развито рыболовство (сельдь, сиговые, навага), промысел тюленя (в 20-е годы весенняя «зверобойка» в гортле Белого моря играла важную роль в народном хозяйстве страны).

**ВЕРХОЯНСКАЯ УЛИЦА** расположена в Бабушкинском районе СВАО Москвы. Она начинается от улицы Летчика Бабушкина и доходит до Енисейской улицы. Ранее называлась 1-й Шоссейный проезд<sup>4</sup> (по Осташковскому шоссе). Свое современное название она получила в 1964 году по заполярному якутскому городу Верхоянску и по Верхоянскому хребту, в связи с расположением улицы на северо-востоке Москвы.

Город Верхоянск расположен за Полярным кругом на 900 км севернее Якутска, на правом берегу реки Яны, выше впадения в нее реки Адыги. Город был основан в 1638 г. как казачье зимовье (острог) на реке Дулгалах, в 90 км к юго-западу от современного Верхоянска. В 1775 году для удобства сбора податей Верхоянское зимовье посчитали нужным перенести на левый берег Яны.

---

<sup>4</sup> Современное название – улица Летчика Бабушкина



Через Верхоянск проходила выючная тропа (тракт) из Якутска до Среднеколымска, поэтому здесь побывали все крупные экспедиции и регулярно (раз в квартал) действовала почтовая связь на лошадях и оленях. В частности, в 1868–1870 годах здесь работала Сибирская экспедиция Г.Л. Мейцеля, организовавшая первые регулярные метеонаблюдения. Благодаря этому было установлено местонахождение Полюса холода Северного полушария с температурами ниже 70 градусов Цельсия. Транспортная доступность способствовала превращению Верхоянска в место ссылки политзаключенных. Верхоянск – центр улуса (района) Республики Саха (Якутия), самый северный город Якутии, один из самых маленьких населённых пунктов в России, имеющих статус города. Это самый холодный город в мире. В 2005 году здесь установили мемориальный обелиск «Полюс холода».



В городе работает Верхоянский улусный музей «Полюс холода», в отделе «Палеонтология» которого представлены останки древних животных, найденные в ходе экспедиций. Раздел «Природа» знакомит посетителей с растительным и животным миром края, а в разделе «Сельское хозяйство»

можно увидеть морозоустойчивые породы домашнего скота, в разделе «Промышленность» показаны основные направления местной промышленности, разделы «Янлаг» и «Политическая ссылка» открывают тайну политических лагерей бассейна реки Яны, в разделе «Материальная культура якутов» выставлены предметы быта местного населения.

Верхоянский хребет (Верхоянские цепи, горная система) расположен на северной половине Республики Саха (Якутия). Протягивается от дельты реки Лены до реки Томно (бассейн реки Алдана) на 1,2 тыс. км, образуя дугу шириной 100-250 км.

Состоит из многочисленных массивов и хребтов с высокогорным (Орулган) и сглаженным среднегорным (Хараулах, Кулар) рельефом. Высоты до 2,4 км.

Хребет сложен алевролитами, песчаниками, сланцами, реже известняками. Повсеместна вечная мерзлота. В нижней части склонов листовенничные редколесья, на высоте 800–1200 метров – заросли кустарниковой ольхи и кедрового стланика, выше – каменистая, лишайниковая и кустарничковая горные тундры. На вершинах высокогорных хребтов – арктическая пустыня.

Верхоянский хребет образовался, очевидно, за счет напоздания Восточносибирской континентальной плиты на Среднесибирскую. Встретив такую серьезную преграду, край плиты стал задирается кверху, выводя на поверхность глубинные породы. Но этого мало. Восточнее Верхоянского хребта начал формироваться следующий «гофр» – горная система Черского. Избыток внутренней энергии земли вызвал также возникновение мощных зон трещиноватости, по которым внедрялись кислые гранитные интрузии, с которым связан Колымо-Индигирско-Адыганский золотоносный пояс. В районе верховьев реки Яны сформировались крупные месторождения оловянного камня – касситерита.

На восточном склоне Верхоянского хребта на поверхности высокой 200-метровой террасы геологи обнаружили останки Ольчанского мамонтёнка Саши и Селериканской лошади Лазарева. Возраст их – порядка 40 тыс. лет, что дает нам скорость современного воздымания хребта – около 5 мм в год.

**ВИЛЮЙСКАЯ УЛИЦА** находится между улицей Молодцова и Чермянской улицей района Южное Медведково СВАО Москвы, проходит через промышленную зону Медведково. Свое название улица получила в 1968 году по сибирской реке Вилюю и стоящему на ней городу Вилюйску (Республика Саха (Якутия) в связи с расположением на северо-востоке Москвы.

Река Вилюй – крупный левый приток реки Лены, течет по Среднесибирскому плоскогорью и Центрально-Якутской равнине. Ее длина 2,6 тыс. км, площадь бассейна 454 тыс. кв. км. Средний расход воды 1,5 тыс. кубм/сек. Главные притоки: Марха и Тюнг – слева, Чона, Улахак-Ботуобия, Учугей-Ботуобия – справа. У поселка Чернышевский построено три очереди Вилюйской ГЭС и заполнено водохранилище.

В 1948 году в среднем течении Вилюя были обнаружены первые россыпные якутские алмазы (коса Соколиная). В середине 50-х годов удалось выйти и на коренное месторождение «Зарница» в долине реки Мархи. В настоящее время в бассейне Вилюя выявлено несколько десятков кимберлитовых трубок, многие из которых содержат алмазы. Интенсивно разрабатываются трубки «Мир», «Интернациональная», «Астхал» и «Удачная» (последние две на междуречье Вилюя и Оленёка).

Река судоходна на протяжении 1,4 тыс. км, а при водоспусках на водохранилище – до пос. Чернышевского.



Город Виллюйск расположен на правом берегу реки Вилюя, в 600 км от Якутска. Основан в 1634 году как казачье зимовье на пути с Енисея на Лену (Тюканское, или Верхневиллюйское). В 1775 году при разделении Иркутской губернии на про-

винции и воеводства зимовье было преобразовано в комиссарство и причислено к Олёкминскому острогу Якутской провинции. Сосланные в этот край на каторжные работы участники Пугачевского бунта построили на новом месте городок, названный Оленским. Он стал центром Виллюйского округа Якутской области и в 1821 году был переименован в Виллюйск.

В 1869 году здесь имелось две улицы, на которых насчитывалось до 40 строений (небольшие деревянные избы и якутские юрты). Единственную площадь украшал двухэтажный Никольский собор (1800 год), действовали начальное и церковно-приходское училища, лечебница, винная, пороховая и хлебная лавки. Раз в навигацию из Якутска приходили 2-3 судна (паузки) с казенными и купеческими грузами. Население, состоявшее из русских, казаков и мещан-якутов, занималось мелкой торговлей.

В настоящее время население Виллюйска составляет 10,3 тыс. человек (2002 год). Оно занимается животноводством и пушным промыслом, эксплуатацией газового месторождения.

**ВОЛОГОДСКИЙ ПРОЕЗД** улица на севере Москвы, расположенная в районах Лианозово и Бибирево СВАО между Угличской улицей и Алтуфьевским шоссе. Назван в 1990 году по городу Вологда и Вологодской области.

Вологодская область находится на северо-западе Российской Федерации. Площадь ее 146 тыс. кв. км, население 12287 тыс. человек, в том числе городское – 58%. В состав области входит 19 городов.

Поверхность области – всхолмленная равнина, сложенная ледниковыми отложениями. Средние температуры: января от  $-11^{\circ}$  до  $-14^{\circ}$ , июля – от  $+17^{\circ}$  до  $+18^{\circ}$ . Количество осадков 480–580 мм в год.

Реки: Сухона, Юг, Молога, Шексна. В юго-западной части на территорию области заходит Рыбинское водохранилище, в северо-западной – Онежское озеро, их соединяет Волго-Балтийский канал, по которому осуществляется основное судоходство. До 2/3 территории области занимают леса.

Промышленность представлена черной металлургией, деревообрабатывающей, целлюлозно-бумажной, машиностроительной, легкой и пищевой отраслями, производством стройматериалов. Развита традиционная промысловая (плетение, кружево, чернение по серебру). В сельском хозяйстве преобладает молочное животноводство, дающее сырье для производства сливочного масла, сыров, молочных и мясных консервов. Достаточно развито птицеводство. Развито земледелие – возделываются кормовые и зерновые культуры, картофель и овощи.

Город Вологда – город областного значения, является одним из крупнейших городов севера России.



Первое упоминание в летописи приходится на 1147 год. Входит в число городов, обладающих особо ценным историческим наследием. Вологодский музей-заповедник (ВГИАХМЗ) является одним из крупнейших музейных центров всего Русского Севера; на территории города выявлено 224 памятника истории, архитектуры, культуры, 128 из них взяты под охрану государством. Примечательными проявлениями своеобразной вологодской культуры являются гражданское деревянное



зодчество (расцвет в XIX веке), вологодское кружево (конец XIX – весь XX век), каменная церковная архитектура (расцвет – во второй половине XVII – начале XVIII века), иконопись (расцвет и наиболее самостоятельный период – в XV веке) и книжная графика (1920-е и 1970-е годы). Вологда расположена в 450 километрах от Москвы на обоих берегах одноимённой реки, через реку Вологду в черте города построено два автомобильных (Мост 800-летия и Октябрьский мост) и один пешеходный мост. Вологда крупный экономический центр Вологодской области и Северо-Западного федерального округа с многофункциональной структурой, развитой промышленностью (машиностроение, лёгкая и пищевая промышленность) и разнообразной сферой услуг. Действуют 36 средних общеобразовательных школ, 5 музыкальных школ, 1 школа искусств, более 10 учреждений среднего специального образования, три государственных вуза, два театра.

**УЛИЦА ДУДИНКА** расположена в Ярославском районе СВАО Москвы. Начинается от Хибинского проезда вблизи станции Лосиноостровская, пересекает Палехскую улицу и заканчивается на Ярославском шоссе, представляет собой короткий бульвар с широкой полосой озеленения посередине.

В составе бывшего города Бабушкин эта улица называлась Раевский проезд. Свое современное название она получила в 1964 году по заполярному городу Дудинка Красноярского края в связи с расположением на северо-востоке Москвы.



Город Дудинка – административный центр Таймырского (Долгано-Ненецкого) района Красноярского края. Расположен за Полярным кругом на правом берегу Енисея в месте впадения в него притока Дудинки в 1989 км по реке к северу от Красноярска. Климат Дудинки – суровый субарктический. Морозных дней около 280, морозы могут достигать  $-50^{\circ}\text{C}$ . Полярная ночь в городе наступает 30 ноября и продолжается 45 суток до 13 января. В этот период светлое время дня составляет всего 2 часа – с 12 до 14. Дудинка, как и весь Норильский промышленный район, не имеет наземного сообщения (железная дорога или автомобильная

трасса) с материковой частью России. Автономная, самая северная в мире железная дорога и автомобильное шоссе связывают Дудинку лишь с аэропортом Алыкель (44 км) и Норильском (96 км).

Дудинский морской порт в низовьях Енисея – самый северный международный морской порт в России и крупнейший в Сибири, единственный в мире ежегодно затапливаемый в период весеннего ледохода.

Ясачное зимовье Дудинское (несколько деревянных домиков с церковью) было основано стрелецким начальником Иваном Со-рокиным в 1667 году. С 1930 года оно стало центром Таймырского национального округа. В середине 30-х годов XX века в связи с решением правительства о строительстве Норильского горно-металлургического комбината Дудинка была определена как входной морской порт для этого предприятия (река Енисей доступна в этом месте для морских судов).

В 1936 году был возведен первый причал, на следующий год начато строительство железной дороги Дудинка – Норильск. С началом великой Отечественной войны на Таймыр были эвакуированы оборудование и персонал Мончегорского ГМК с Кольского полуострова и Тырныаузского ГМК с Северного Кавказа. В 1942 году Новирьский ГМК выдал первый металл. Морской порт был значительно расширен и пополнен необходимой техникой. Слитки меди и никеля самолетами отправляли на уральские оборонные предприятия.

В 1951 году Дудинка получила статус города. В 1969 году через Енисей проложили газопровод Мессояха – Дудинка – Норильск, что помогло решить энергетическую проблему. Дудинский морской порт стал крупнейшим в Сибири. Навигация по Западному участку Северного морского пути стала круглогодичной после появления мелкосидящих атомных ледоколов «Вайгач» и «Таймыр». Самая северная в мире электрифицированная железная дорога и автомобильное шоссе связывают Дудинку с Норильском, Талнахом и аэропортом



Алыкель. В 1972 году была пущена в строй Хантойская ГЭС. Летом регулярно действует речное движение по Енисею до Красноярска. На территории города Дудинки сформировался промышленный комплекс, включающий в себя: топливную (газовую), полиграфическую и пищевую отрасли промышленности. В Дудинке базируются Таймырская геофизическая и Нижнеенисейская нефтеразведочная экспедиции, действует рыбозавод и краеведческий музей. Население 21,5 тыс. человек (2017 год).

**ЕНИСЕЙСКАЯ УЛИЦА** пересекает два района СВАО Москвы – Бабушкинский и Северное Медведково. Эта улица разделяет Бабушкинский район с районом Свиблово.

Улица длиной 4,5 км начинается от улицы Летчика Бабушкина вблизи Северянинского путепровода, разделяющего проспект Мира и Ярославское шоссе. Енисейская улица пересекает на своём протяжении Уржумскую улицу, Берингов проезд, Новый Берингов проезд, улицы Верхоянскую, Радужную, Искры, Чичерина, Печорскую и Ленскую. На ее пересечении с улицей Менжинского расположена станция метро Бабушкинская. Далее Енисейская улица пересекает Староватутинский и Извилистый проезды, реку Язу (здесь находится мост), проезд Шокальского и, наконец, Широкую улицу, где происходит ее слияние с Осташковской улицей.

Ранее Енисейская улица называлась 4-я Медведковская. В 1964 году она была переименована по сибирской реке Енисей в связи с расположением на северо-востоке города.

Река Енисей<sup>5</sup> одна из крупнейших рек мира: длина около 3487 км. По площади бассейна (2580 тыс. км<sup>2</sup>) занимает 2-е место среди рек России и Евразии (после Оби) и 7-е место среди рек мира. Для бассейна Енисея характерна резкая асимметричность: его правобережная часть в 5,6 раза обширнее левобережной. Енисей – природная граница между Западной и Восточной Сибирью.

По длине (4,1 тыс. км) она занимает 10-е место в мире и 5-е в России, по площади бассейна (2,6 млн кв. км) – соответственно 7 и 2 места. Годовой сток – 624 кубокилометра.

---

<sup>5</sup> Название происходит от древнененецкого «Енэсий», которое, в свою очередь, восходит к эвенкийскому «Ионесси» (большая вода). Сибиряки нередко называют реку эпитетом «Енисей-багюшка».



Истоками Енисея считаются реки Бий-Хем и Ка-Хем в Восточном Саяне (Республика Тыва). Он протекает по границе Западной и Восточной Сибири, главным образом в пределах Красноярского края, и впадает в Енисейский залив Карского моря.

По строению долины и русла, по особенностям гидрологического режима Енисей разделяют на три части: верхнюю – от слияния истоков у города Кызыла до выхода в Минусинскую котловину, среднюю – до слияния с Ангарой и нижней – от Ангары до устья.

На нижнем участке Енисей представляет собой могучую равнинную реку, хотя правый берег остается высоким и гористым. Русло расширяется от 800 м у устья Ангары до 2-5 км у городов Дудинки и Усть-Порта. Ширина долины у впадения нижней Тунгуски около 40 км, а у Дудинки около 150 км. В русле появляются острова, и оно разбивается на рукава. В устье правого притока, реки Курейки, начинают ощущаться морские приливные колебания уровня воды, хотя до моря остается еще около 800 км.

Устьевой створ проводится через мыс Сопочная Карга, за которым начинается собственно дельта Енисея. Она формируется за счет четырех крупных и множества мелких протоков. Общая ширина русла достигает здесь 50 км.

Для большей части Енисея характерно растянутое весеннее половодье и летние паводки, а зимой – резкое сокращение стока. Замерзает река в своих низовьях в начале октября, а в среднем течении – в середине ноября. Вскрытие длится 1,5-2 месяца, в нижнем течении – в начале июня. Июль-август – время большой воды, максимальный ее расход у Игарки достигает 154 тыс. кубм/сек.

Енисей – важнейший водный путь Красноярского края. Регулярные грузовые и пассажирские перевозки осуществляются на протяжении 3 тыс. км от устья. Основные грузопотоки идут от Красноярска





ска до Дудинки. К Енисею тяготеют промышленный центр Норильск и западный сектор Северного морского пути, где навигация осуществляется круглогодично.

Город Енисейск – центр Енисейского района Красноярского края. Расположен на левом берегу Енисея, ниже впадения в него Ангары. Енисейский (сначала Тунгусский) острог был построен отрядом тобольских казаков летом 1619 года, отсюда происходило движение русских землепроходцев на юг и восток. Вслед за казаками здесь стали селиться промышленники, торговцы, крестьяне – главным образом из русских северных губерний.

До 1629 года Енисейск подчинялся Тобольску, потом был приписан к Томской области. С 1678 года – областной центр, в его ведение включили все поселения и остроги по Енисею. Здесь производились кузнечные изделия, устраивались ярмарки, известные на всю Россию. Однако в связи с прокладкой Московско-Иркутского тракта в XIX веке Енисейск утратил свое административно-экономическое значение, так как остался в стороне.



Современный Енисейск входит в состав Енисейско-Маклаковского лесопромышленного комплекса – крупного района переработки древесины. В городе расположены предприятия лесоперерабатывающей и пищевой промышленности, судовой флота, механический завод. Имеются пединститут и педучилище, краеведческий музей, основанный в 1883 году. В 40 км находится железнодорожная станция Лесосибирск, автомобильная дорога связывает с Красноярском (340 км). Население 21 тыс. человек (2002 год).

**ИГАРСКИЙ ПРОЕЗД** расположен в районе Свиблово СВАО Москвы. Назван по заполярному сибирскому городу Игарка в связи с расположением на северо-востоке Москвы. До 1964 года – улица Калинина в составе бывшего города Бабушкин. Проложен с востока на запад вдоль пути Бескудниковской железнодорожной ветки: начинается от Кольской улицы как продолжение Радужной улицы, пересекает Ивовую улицу и соединяется с Тенистым проездом неподалёку от поймы Яузы. Игарка – город районного подчинения в Туруханском районе Красноярского края. Расположен на берегу

Игарской протоки Енисея, в 1330 км к северу от Красноярска (расстояние по Енисею около 1800 км). Находится в зоне распространения вечной мерзлоты Численность населения в 2017 году составляла 4754 человека. Сейчас это порт, доступный для морских судов из Енисейского залива; есть также аэропорт Игарка, используемый для перевозки грузов и рабочих вахт на нефтяные месторождения. Название города было дано реке Игарка, левому притоку реки Енисей. Корни названия реки, возможно, происходят из языка исчезнувших коренных народов, родственных современным кетам. Согласно исследованиям А.В. Вахмистрова, река Игарка была нанесена впервые на карту Петром Чичаговым в 1725 году. Игарскую протоку впервые описали и нанесли на карту в ходе Великой северной экспедиции в 1740 году Фёдор Минин и Харитон Лаптев.

**КАРГОПОЛЬСКАЯ УЛИЦА** расположена в районе Отрадное СВАО Москвы. Проходит с юга на север, начинаясь от улицы Хачатуряна и оканчиваясь улицей Декабристов. Далее ее продолжает улица Бестужевых. Свое название получила в 1983 году по старинному северному городу Каргополю, расположенному на реке Онега в Архангельской области. Каргополь – город в Архангельской области, является административным центром Каргопольского района и Каргопольского городского поселения. Расположен на левом берегу реки Онеги, в 3-х километрах от истока её из озера Лаче, в 80 км от железнодорожной станции Няндомы, в 493 км от Архангельска. Расстояние до Москвы 831 км. Население – 10 055 чел. (2017). Первое упоминание о Каргополе в письменных источниках относится к 1380 году – в Никоновской летописи есть упоминание о том, что каргопольский князь Глеб привёл свою дружину под знамена великого московского князя Дмитрия Донского и участвовал в Куликовской битве. Начиная с конца XV века Каргополь становится местом ссылки. В 1937–1940 годы в Каргополе находилось управление Каргопольлага, заключённые которого занимались лесозаготовками. В XVI веке Каргополь был значительным торговым городом. В 1588 году посол английской королевы Елизаветы I Джильс Флетчер, описывая ей русское государство, перечислил самые крупные и значимые города, назвав среди них Каргополь. Это было время расцвета города, тогда он был одним из наиболее населённых русских городов. В 1785

году генерал-губернатор Олонецкой губернии Гавриил Державин обнаружил в одном из монастырей Каргополя рукопись. В ней говорилось, что белозерский князь Вячеслав, разбив «чудь белоглазую», нашёл «поле для отдохновения – Каргино поле» и учредил на нём свой «стол» и поставил острог. Вероятной датой этого события принят 1146 год.



Каргополь известен народным художественным промыслом – каргопольской глиняной игрушкой и многими другими видами народного искусства: древнерусской живописью и скульптурой, резьбой и росписью по дереву, крашением ткани, узорным ткачеством и вышивкой.

В Каргополе и его окрестностях находится более десятка объектов культурного наследия – памятников архитектуры федерального значения (ансамбль Соборной площади, ансамбль Красноармейской площади, Валушки, кольцо земляных валов, оставшихся от давно сгоревшего острога и др.).


**КОЛЬСКАЯ УЛИЦА** расположена в районах Свиблово и Бабушкинский СВАО Москвы. Проходит с юга на север как продолжение улицы Амундсена, начинаясь от Снежной улицы и Берингова проезда. По ходу Кольская улица пересекает Радужную улицу, Игарский и Новый Берингов проезды, Ивовую улицу, Вересковую улицу, Тенистый проезд и Ленскую улицу. По 2-му Медведковскому мосту она пересекает реку Яузу и продолжается уже как Полярная улица. Ранее эта улица являлась частью Медведковского шоссе. Свое современное название получила в 1964 году по Кольскому полуострову (Мурманская область) в связи с расположением на севере Москвы. Кольский полуостров расположен на северо-западе европейской части России, в Мурманской области. Омывается Баренцевым и Белым морями. Площадь около 100 тысяч км<sup>2</sup>. В западной части располагаются горные массивы Хибины (высота до 1200 м) и Ловозерские тундры (высота до 1120 м). Для восточной половины характерен более

спокойный волнистый рельеф с преобладающими высотами 150–250 м. Среди волнистой равнины возвышается гряда Кейвы (397 м), состоящая из отдельных цепей, вытянутых с северо-запада на юго-восток вдоль центральной части полуострова. Кольский полуостров не имеет аналогов в мире по разнообразию и богатству запасов полезных ископаемых. На его территории обнаружено около 1000 минералов – почти 1/3 всех известных на Земле. Около 150 минералов не встречаются больше нигде.

**ЛЕНСКАЯ УЛИЦА** расположена в Бабушкинском районе СВАО Москвы. Начинается от улицы Летчика Бабушкина, затем пересекает улицы Енисейскую и Чичерина и заканчивается на пересечении с Кольской улицей. Своё название получила по одной из крупнейших рек Сибири – Лене в связи с расположением на северо-востоке Москвы.

**РЕКА ЛЕНА**

- > Река Лена берёт своё начало в 30 км от озера Байкал, а впадает в море Лаптевых.
- > Длина реки – 4 400 км. Река используется как транспортная артерия. По зимнему льду Леньщики в Якутск и дальше на север автоколонны.
- > Воды Лены создали музей под открытым небом – **Ленские столбы**. Почти 250 метровые фигуры сказочных богатырей. Из скал примечателен палец уходящий в небо. На скалах различны рисунки первобытных людей с изображением охоты и различных зверей.
- > На сибирских реках: **Енисее, Лене, Кольме построены гидроэлектростанции.**



**МАГАДАНСКАЯ УЛИЦА** небольшая улица в Лосиноостровском районе СВАО Москвы, расположена между Тайнинской и 2-й Напрудной улицей. В составе бывшего города Бабушкин Магаданская улица называлась Южный проезд. Нынешнее своё название она

получила в 1964 году вскоре после присоединения города Бабушкина к Москве. Это название указывает на город Магадан – областной центр на северо-востоке России, и связано с нахождением улицы на северо-востоке Москвы.

Город Магадан – центр одноименной области, расположен на берегу Охотского моря в 7 тыс. км к востоку от Москвы. Название происходит от эвенкского «монгодан» (морские наносы). Возник в начале 30-х годов XX века в бухте Нагаево в связи с развитием золотодобычи в бассейне реки Колымы. Город с 1939 года. В 1930–1950 годах был центром управления Северо-Восточных исправительных



трудовых лагерей НКВД СССР (УСВИТ Дальстроя).

Магаданский порт – крупнейший на северо-востоке России, соединен грузовыми и пассажирскими линиями с Владивостоком, Находкой, Ванино, Петропавловском-Камчатским, портами Сахалина. От Магадана начинается Колымская автомобильная трасса, ведущая в Оймяконский улус Республики Саха (1,1 тыс. км). Во время Великой Отечественной войны действовало временное грунтовое ответвление на Якутск. Параллельно шоссе проектировалась и была начата отсыпка железной дороги. После войны эта стройка была заброшена.

В современном Магадане действуют предприятия машиностроения для горной промышленности и судоремонта, металлообработки, выплавки драгметаллов, производство стройматериалов, легкой и пищевой (главным образом рыбной) промышленности. Энергию поставляет Магаданская ТЭЦ. Наука представлена: Северо-Восточным комплексом НИИ, институтом биологических проблем Севера, НИИ

золота и редких металлов, зональным НИИ сельского хозяйства, филиалом Хабаровского политехнического и Московского юридического институтов. Население – около 100 тыс. человек. В Магадане находится Северо-Восточный научный центр Дальневосточного отделения Российской академии наук, несколько высших учебных заведений, 7 профессионально-технических училищ, 22 общеобразовательные школы, 11 библиотек и несколько музеев, среди которых следует выделить областной краеведческий музей и Областную научную универсальную библиотеку им. А.С. Пушкина.

Магаданская область образована в 1953 году из территории Дальстроя, непосредственно подчиненной Хабаровскому крайисполкому. С 1992 года является субъектом РФ в составе Дальневосточного федерального округа.

Территория – 461 тыс. кв. км. В области 6 административных районов, 2 города, 3 городских района, 28 рабочих поселков, 31 сельская администрация. Население – 183 тыс. человек. Плотность – 0,5 чел. на 1 кв. м. Область расположена на крайнем северо-востоке России, омывается водами Охотского моря. Климат – резко континентальный. Средние температуры января от  $-19^{\circ}$  до  $-38^{\circ}$ , июня – от  $+3^{\circ}$  до  $+16^{\circ}$ . Осадков 300-700 мм в год. Многолетняя мерзлота. Главная река – Колыма в ее верхнем течении.

В области выявлены уникальные запасы коренных и россыпных месторождений цветных и благородных металлов – золота, серебра, олова; имеются месторождения каменного и бурого угля; в пределах прилегающего шельфа Охотского моря обнаружены перспективные запасы углеводородного сырья. Большую ценность представляют биологические природные ресурсы. Южные районы располагают лесными ресурсами. Река Колыма имеет значительный гидроэнергетический потенциал, на стыке 70-х – 80-х годов близ поселка Дебин была построена Колымская ГЭС и поселок энергетиков Синегорье.

Основные отрасли промышленности: цветная металлургия, электроэнергетика, лёгкая, широко развиты оленеводство, звероводство, охота и рыболовство. В структуре валового регионального продукта промышленность достигает 56%, сельское хозяйство – 2%, строительство – 8%, транспорт – 4%. Внешнеторговый оборот области составляет более 54 млн долларов, в том числе экспорт 6,3 млн.



**МУРМАНСКИЙ ПРОЕЗД** находится в Останкинском районе СВАО Москвы. Он начинается от дублера проспекта Мира у Крестовского моста и проходит на северо-запад вдоль железнодорожной линии Ленинградского направления (перегон Рижская – Останкино). По правой стороне от проезда отходят улицы Годовикова и Калибровская, проезд поворачивает на север вдоль Шереметьевской улицы и заканчивается на Калибровской улице.

Свое название он получил в 1964 году по городу Мурманску – областному центру на севере России (Кольский полуостров), поскольку расположен вдоль Ленинградского направления железной дороги, где едут поезда на Мурманск.

Город Мурманск расположен за Полярным кругом в зоне вечной мерзлоты на скалистом побережье Кольского залива (т.н. Мурманский берег) Баренцева моря, вдоль которого он вытянулся более чем на 20 км, в 50 км от выхода в открытое море.



Город основан в 1916 году в связи со строительством морского порта в Кольском заливе и Мурманской железной дороги. Вначале назывался Романовым-на-Мурманске, после революции был переименован в Мурманск. С 1921 года – центр Мурманской губернии, с 1927

года – Мурманского округа Ленинградской области. Во время Великой Отечественной войны через Мурманский порт шли грузы ленд-лиза из стран-союзниц. Фашистскими бомбардировками город был разрушен до основания (печальное 2-е место после Сталинграда).

Мурманск является «воротами Арктики», исходным пунктом Северного морского пути. Здесь базируется атомный ледокольный флот России, у морского вокзала поставлен на вечную стоянку первый атомный ледокол «Ленин». Мурманский порт – крупнейший незамерзающий порт России. В городе расположено Мурманское морское пароходство, Полярный НИИ морского рыбного хозяйства и океанографии, Высшее инженерное морское училище, пединститут. Действуют драматический и кукольный театры, театр





Советского флота, филармония, военно-морской, художественный и краеведческие музеи. Население – около 370 тыс. человек.

Мурманская область – субъект РФ в составе Северо-Западного федерального округа. Территория – 145 тыс. кв. км (5 административных районов, 16 городов, 3 городских района, 16 рабочих поселков, 15 сельских администраций). Население – 893 тыс. человек, в том числе городского – 824 тыс. Плотность населения – 6,7 человек на 1 кв. км, наиболее крупные города: Мурманск – 370 тыс. человек, Апатиты – 64 тыс. человек, Североморск – 55 тыс. человек, Мончегорск – 52 тыс. человек, Кандалакша – 41 тыс. человек, Кировск – 35 тыс. человек.

В прошлом область – Александровский уезд Архангельской области, с 1921 года – Мурманская губерния, с 1927 года – округ в составе Ленинградской области, с 1938 года – самостоятельная Мурманская область с включением в ее состав Кандалакшского района, входившего до этого в Карельскую АССР. С 1992 года – субъект РФ, с 2000 года – в составе СЗФО.

С севера, востока и юга область омывается Баренцевым и Белым морями. Климат: на севере – субарктический (морской), на юге – умеренный. Средняя температура января  $-5,3^{\circ}$ , июня –  $+14^{\circ}$ . Природные богатства области – крупнейшие запасы апатитонефелинового сырья в Хибинах, железных и медно-никелевых руд, нианитов и вермикулитов, редких металлов; запасы нефти и газа на шельфе Баренцева моря; скопление ценных пород рыбы в морях и реках.

В структуре валового регионального продукта промышленность составляет около 43%, сельское хозяйство – 1%, строительство – 6%, транспорт – 4%. Основными отраслями промышленности являются: цветная металлургия, пищевая, химическая, нефтехимическая, электроэнергетическая. Здесь сосредоточено всё производство апатитового концентрата в России.

**НОРИЛЬСКАЯ УЛИЦА** находится в Лосиноостровском районе СВАО Москвы. Она является продолжением улицы Коминтерна и пересекает Изумрудную улицу, улицу Малыгина, Таежную, Таймырскую и Стартовую улицы, доходя до рекреационной зоны Дзамгаровского пруда.

До 1964 года Норильская улица входила в состав бывшего подмосковного города Бабушкин и называлась Лесная улица. Свое нынешнее название она получила по заполярному городу Норильску в связи с расположением в северо-восточной части Москвы.

Город Норильск – город краевого подчинения в Красноярском крае. От Красноярска отстоит на 1,5 тыс. км воздушного и 2 тыс. км водного (по Енисею) путей. Расположен на юге полуострова Таймыр, в 300 км за Полярным кругом (69 градусов северной широты), в зоне лесотундры вблизи реки Норилки<sup>6</sup> и плато Путорана. Самый северный в мире город с постоянным населением более 150 000 жителей. Его название происходит от юкагирского слова «болото». О наличии в районе современного Норильска полезных ископаемых людям было известно ещё в бронзовом веке. В XVI–XVII веках медь норильских месторождений использовали жители Мангазеи<sup>7</sup>.

Первый дом в Норильске был построен в 1921 году геологом, первооткрывателем медно-никелевого месторождения Н.Н. Урванцевым (в нем размещается теперь краеведческий музей). С 1939 года – рабочий поселок, с 1953 года – город.

Норильск соединен железной и автомобильной дорогами с городами Талнахом, Кайерканом и Дудинкой. В 40 км к западу расположен аэропорт Алыкель. Население города – 178 тыс. человек (2017 год). Градообразующим предприятием является Норильский горно-металлургический комбинат («Норильский никель»). Имеются также предприятия металлообрабатывающей, химической и пищевой промышленности.

Климат в районе Норильска субарктический, резко континентальный, две трети года среднемесячные температуры отрицательные, безморозные только июль и август. Особенность зимы – сочетание низких температур (-53° градуса) и сильного шквального ветра. Снег лежит от 7 до 9 месяцев, продолжительность полярной ночи – полтора месяца, полярного дня – 2 месяца.

Застройка Норильска в 60–70-х годах XX века осуществлялась с учётом природных условий. Строительство велось на многолетне-

---

<sup>6</sup> Река Норилка впадает в Карское море под названием Пясины.

<sup>7</sup> Упадок Мангазеи во второй половине XVII века связан с распоряжением правительства царя Алексея Михайловича о закрытии северного морского пути.

мерзлых грунтах с применением свайных железобетонных фундаментов<sup>8</sup>. Улицы проложены перпендикулярно направлению ветра, его силу призваны ослаблять перепады уличных осей. Замкнутые дворы и контуры микрорайонов также способствуют созданию «ветровой тени», защищают дома от снежных заносов.

Градообразующее предприятие в городе – Заполярный филиал Горно-металлургической компании «Норильский никель». Норильск – крупный центр цветной металлургии. Здесь ведётся добыча цветных (меди, никеля, кобальта) и драгоценных металлов (палладия, осмия, платины, золота, серебра, иридия, родия, рутения). Комбинат производит 35 % мирового палладия, 25 % платины, 20 % никеля, 20 % родия, 10 % кобальта.

В Большом Норильске около 5 тыс. кв. м полезной жилой площади, 17 учреждений здравоохранения, 100 детских дошкольных учреждений, 50 общеобразовательных средних школ, 2 лицея, многопрофильная гимназия, индустриальный институт. Наука представлена НИИ сельского хозяйства Крайнего Севера, НИИ полярной медицины, полярным космофизическим полигоном СО РАН.



**ОЛОНЕЦКАЯ УЛИЦА** расположена в районах Отрадное и Останкинский СВАО Москвы, она проходит с юга на север, начинаясь от Березовой аллеи и заканчиваясь переходом в улицу Мусоргского в точке пересечения с улицей Декабристов. Влево от Олонецкой улицы отходит Отрадная улица.

Олонецкая улица получила свое название в 1978 году по карельскому городу Олонец на реке Олонка (в древности – река Олонец), поскольку расположена на севере Москвы. Название перешло к ней с упраздненной Олонецкой улицы (ранее Поселковой) бывшего подмосковного города Бабушкин, где оно существовало с 1964 года.

---

<sup>8</sup> Несущая способность свай, вмороженных в скважины, обеспечивает устойчивость крупных конструкций, а проветриваемое подполье предохраняет мерзлый грунт от теплового воздействия.

**ОЛОНЕЦКИЙ ПРОЕЗД** расположен в СВАО, начинается от улицы Менжинского и проходит с юга на север вдоль Яузы, огибает Раевское кладбище, пересекает Староватутинский проезд и заканчивается на территории Московского Суворовского училища; по территории училища проезд выходит на Енисейскую улицу и Извилистый проезд. В месте его пересечения со Староватутинским проездом есть пешеходный переход через Яузу, по которому можно выйти на Сухонскую улицу и улицу Молодцова в район Северное Медведково. Название проезд, как и Олонецкая улица, получил по городу Олонец.

Город Олонец – районный центр Республики Карелия. Одно из древнейших селений Карелии. Стоянки древнего человека, обнаруженные в низовьях реки Олонки (бассейн Ладожского озера), датируются археологами III–II тысячелетием до н.э. Расположен на реке Олонке, в 150 км к юго-западу от Петрозаводска. Впервые упоминается в 1137 году. В XVII веке – военно-административный и торговый центр на границе с Швецией. С 1773 года – областной город Олонецкой провинции, в 1784–1791 годах – уездный город Олонецкого наместничества Новгородской губернии. Являлся местом политической ссылки.



Во второй половине XVII века в Карелии была создана группа металлургических предприятий – так называемые Олонецкие горные заводы. Сырьевой базой служили месторождения озерных и болотных руд. В 1703–1707 годах в крае была создана система Петровских заводов, имевших важное оборонное значение. В период Северной войны 1700–1721 года эти предприятия были лучшими в России по техническому уровню и разнообразию продукции. Крупнейшее из них – Петровский завод – ежегодно производило более 200 пушек, до 7 тыс. ружей, 3 тыс. клинков, тысячи пудов боеприпасов и корабельной оснастки. После окончания Северной войны эти заводы были закрыты из-за истощения запасов руды, а большинство мастеровых переведено на Урал.

В 1920 году Олонец вошел в Карельскую трудовую коммуну (с 1923 года – Карельская АССР). В настоящее время в городе дей-

ствуют предприятия лесной, пищевой и местной промышленности. Имеется краеведческий музей. Население – около 8 тыс. человек (2017 год).

**ОНЕЖСКАЯ УЛИЦА** расположена в САО Москвы на территории района Головинский. Проходит от Михалковской до Фестивальной улицы, начинается от пересечения Михалковской улицы и Пакгаузного шоссе (граница с районом Коптево), сразу после эстакады над Окружной железной дорогой. Улица направлена с юго-востока на северо-запад. Ее осевая линия находится между поворотом на Флотскую улицу и до конца является границей районов Головинский и Ховрино. Нумерация домов ведется от Михалковской улицы.

Улица названа по Онежскому озеру или реке Онега в 1964 году. До этого с 1927 года она делилась на две улицы: Лихачевское шоссе и Октябрьское шоссе.

Река Онега вытекает из озера Лача и впадает в Онежскую губу Белого моря. Длина ее 416 км, площадь бассейна 57 тыс. кв. км. Средний расход воды около 500 км<sup>3</sup>/сек. Река сплавная и судоходная, хотя и порожистая. На Онеге расположен город Каргополь, а в её устье – город Онега.

Город Онега расположен в 260 км к юго-западу от Архангельска и в 7 км от Белого моря на месте поморского поселения Усть-Онега, основанного в XIV веке новгородцами. Оно, как и другие поморские селения, принадлежало новгородской посаднице Марфе Берещкой, позднее перешло в собственность Москвы. В состав города входит также Кий-остров, находящийся в Белом море напротив устья реки Онеги. До XVII века Усть-Онега входила в состав Турчасовского стана Каргопольского уезда. Статус города (вначале под названием Онег) поселение получило в 1780 году указом Екатерины II, когда Онега стала уездным городом Онежского уезда. В XVII веке Устьянская волость, куда входило и Усть-Онежское, была пожалована Крестному монастырю и оставалась в его владении до 1764 года. Жители города занимались преимущественно лесозаготовками и торговлей лесом.



С 1896 года через Онегу стали регулярно проходить грузопассажирские пароходы. Основу экономики города составляет лесопромышленный комплекс. Градообразующим предприятием является лесопильно-деревообрабатывающий комбинат (ОАО «Онежский ЛДК»), в городе находится также производственно-лесозаготовительное объединение «Онегалес», осуществляющее лесозаготовки в нескольких районах Архангельской области. Действуют сплавная контора, завод ЖБН, кирпичный завод, хлебокомбинат, типография. Имеются историко-архитектурный музей, железнодорожная станция, аэропорт. Население – около 20 тыс. человек (2017 год).

**ПЕЧОРСКАЯ УЛИЦА** расположена на северо-востоке Москвы в Бабушкинском районе СВАО, начинается от улицы Лётчика Бабушкина, пересекает 2-ю Медведковскую улицу и Енисейскую улицу. В городе Бабушкин, вошедшем в Москву, она называлась улицей Разина. Переименована в 1964 году по реке Печора, Печорской губе, Печорскому морю, Печорской низменности и городу Печора в связи с расположением в северо-восточной части Москвы.

Река Печора имеет протяженность около 1,8 тыс. км и площадь бассейна примерно 320 тыс. кв. км. Истоки реки находятся в отрогах Северного Урала, впадает она в Печорскую губу Баренцева моря. От истока до устья притока Уньи Печора имеет горный характер и течет в меридиональном направлении. Затем она выходит на просторы Печорской низменности, где ширина ее долины в озеровидных расширениях достигает 10 км.

От устья реки Усы Печора меняет направление с севера на запад, образуя широкое колено с двумя большими излучинами. Причина этого недостаточно ясная, скорее всего – наличие в этом районе большеземельной тундры. Водность реки здесь удваивается, ширина русла достигает 2 км, в долине появляются обширные пойменные луга. Возможно, ее древнее русло ныне занято рекой Усой.

Ниже впадения Пижмы Печора вновь поворачивает к северу, пойма её изрезана многочисленными протоками и старицами. В 130 км от устья река делится на два рукава: Большой (западный) и Малый (восточный), ниже образует дельту шириной около 45 км.

Питание Печоры смешанное, с преобладанием снегового. Средний расход воды в устье – 4, 1 тыс. кубм/сек. Замерзает в конце ок-

тября, вскрытие происходит в мае и сопровождается большими заторами льда. Река сплавная. Регулярное судоходство возможно до Троицко-Печорска, весной и осенью до Усть-Уньи. Морские суда поднимаются вверх по течению до морского порта Нарьян-Мар (110 км от устья).

Город Печора является районным центром в Республике Коми, в 590 км к северо-востоку от Сыктывкара. Расположен на высокой террасе правого берега реки Печоры, которая в этом месте изгибается к западу, образуя мыс Канин Нос. Население – 41 тыс. человек (2017 год). Город возник летом 1940 года, в связи со строительством Северо-Печорской железной дороги (1937–1942), когда в районе нынешнего депо и вокзала железнодорожной станции Печора начал работу строительный отряд, состоящий в основном из заключённых ГУЛАГа. Первые временные жилища (землянки и бараки) стали называть посёлком железнодорожной станции Печора. Этим же летом 1940 года на реке Печоре была построена пристань Канин Нос.



Печора стала одним из основных транспортных узлов Республики Коми: к водным и железнодорожным путям сообщения добавились ещё и воздушные – в 1956 году был построен аэродром Печора. В связи со строительством близ города радиолокационной станции типа «Дарьял» системы предупреждения о ракетном нападении (СПРН) в январе 1974 года было начато строительство Печорской ГРЭС.

Ведущая отрасль промышленности города – электроэнергетика. В городе функционирует филиал ОАО «Интер РАО» «Печорская ГРЭС», первый энергоблок которой был введён в эксплуатацию в 1979 году. В настоящее время на ГРЭС работают 5 энергоблоков общей установленной мощностью более 1 млн кВт (мощность первой очереди – 1,26 млн кВт). Печорская ГРЭС вырабатывает около 1/3 электроэнергии в РК и является одним из крупнейших предприятий электроэнергетики на Европейском Севере России. Со второй половины 90-х гг. на вторую позицию в экономике города вышла нефтедобывающая промышленность, обеспеченная на перспективу значительными промышленными запасами нефти и газа. В районе Печоры





установлены запасы более 20 месторождений углеводородного сырья.

В городе установлен единственный в России памятник полярному исследователю В.А. Русанову, совершившему в 1901–1903 годах экспедицию в бассейн реки Печоры, являющийся своеобразным символом города.

**ПОЛЯРНАЯ УЛИЦА** проходит по районам Южного и Северного Медведково СВАО Москвы, начинается от 2-го Медведковского моста через реку Яуза и является продолжением Кольской улицы. Проходя с юга на север, Полярная улица пересекает Заповедную улицу, проезд Дежнева, улицу Молодцова, затем поворачивает на северо-восток. Слева её пересекает Чермянская улица, далее Широкая улица, после чего Полярная улица доходит до лесопаркового массива на границе с МКАД и соединяется с Полярным проездом. На ее левой (нечетной) стороне от пересечения с улицей Молодцова и до конца располагается промышленная зона.

Полярная улица – одна из многих улиц Медведково, напоминающих об освоении Арктики и Полярном круге. Свое название она получила в 1964 году по расположению в северо-восточной части Москвы.

**ПОЛЯРНЫЙ ПРОЕЗД** расположен в районе Северное Медведково СВАО Москвы, проходит на северо-восток от Чермянской улицы, пересекает Широкую улицу и доходит до Полярной улицы. Полярный проезд образован в 1994 году, его название также напоминает об освоении Арктики.

Полярный круг (Северный полярный круг) – воображаемая линия на поверхности планеты, параллель, отстоящая от экватора на  $66^{\circ}33'$ , выше широты которой бывают полярный день и полярная ночь. Считается границей холодного климатического пояса.

В день летнего солнцестояния (21-22 июня) к северу от Полярного круга солнце не заходит, а в день зимнего солнцестояния (21-22 декабря) – не восходит.

Город Полярный расположен в 40 км к северу от Мурманска в Екатерининской гавани на западном берегу незамерзающего Кольского

залива Баренцева моря, в 55 км от ближайшей железнодорожной станции.

Освоение гавани началось в 1721 году, когда Петр I подписал указ об организации Кольского китоловного промысла. В 1803 году здесь была основана база Беломорской китобойной компании, поселение и Коммерческий порт. Летом 1896 года поселение получило статус города, название Александровск и стало центром Александровского уезда Архангельской губернии. К началу XX века были построены православная церковь, школа и порт; город был хорошо обустроен, освещён электричеством. До 1929 года здесь базировалась биологическая станция, переведенная с Соловецких островов. В начале XX века из Полярного стартовали полярные экспедиции Э.В. Толля на «Заре» (1900 год), Г.Л. Брусилова на «Святой Анне» (1912 год) и В.А. Русанова на «Геркулесе» (1912 год).

С 1935 года город Полярный – главная база Северного флота. В современном городе работают предприятия местной промышленности и судоремонтный завод. Численность населения – около 18 тыс. человек (2017 год).



**ПОМО́РСКАЯ УЛИ́ЦА** находится в районах Отрадное и Алтуфьевский СВАО Москвы. Она начинается от Алтуфьевского шоссе напротив улицы Декабристов и проходит вдоль бывшей Бескудниковской железнодорожной ветки (бывшая станция Старая Слободка) до Савеловской железной дороги. Под железнодорожным мостом организован пешеходный проход. В двух местах Поморская улица соединяется с Поморским проездом. Бывшая улица Старая Слободка поселка Бескудниково. Современное название она получила в 1965 году по Поморью – историко-этнографической области на побережье Белого и Баренцева морей в связи с расположением в северной части Москвы.

Поморье – историческое название обширной территории на севере европейской части России. Термин применяется в трёх значениях. В самом узком смысле Поморье (Поморский берег) – южный берег Белого моря от Онеги до Кеми. Более широко Поморье понимается как всё беломорское побережье с прилегающими районами. В самом широком смысле – весь Русский Север от Карелии до Урала.

Название впервые появилось в летописях и документах XVI века. При этом имелись в виду земли в северо-западной части Беломорья (Кандалакшская губа) и местные жители, занимавшиеся промыслом и торговлей на Кольском полуострове. В российской науке этноним «поморы», подразумевающий группу северных великороссов, населяющую побережье Белого моря и отличающуюся особым хозяйственно-культурным укладом, появился в XVIII веке как производное от географического понятия «Поморье», впервые введенного В.Н. Татищевым. К рубежу XIX–XX веков «настоящими поморами» называло себя население южной и юго-западной части побережья (Поморский берег), а также северо-восточной части – от Двинской губы до реки Мезени. Общие специфические черты в производственно-социальной жизни и культурно-бытовом укладе выделили поморов в качестве северного субэтноса русского народа (северные великороссы).

В наречии поморов различаются отдельные говоры и своеобразия, отражающие этническую пестроту переселенцев из древнерусских областей. На юге преобладает новгородское языковое влияние (двинский ареал), на востоке – ростово-суздальское, на западе – прибалтийское.

Семь участков (берегов) Поморья располагаются с запада на восток в следующем порядке: Терский берег, Кандалакшский, Карельский, Поморский, Онежский, Летний и Зимний. К жизненной сфере Поморья относились также арктические архипелаги и острова: Соловецкие, Сосновец и Моржовец в Белом море, Шпицберген, Новая Земля, Кильдин Колгуев и Вайгач в Баренцевом море.

По переписи 1926 года насчитывалось около 80 тыс. поморов, из них 56 тыс. приходилось на Западное Поморье. Современную их численность установить трудно, для этого требуется специальное демографическое анкетирование. В процесс формирования поморов были вовлечены и северные аборигены (самодийские и финские народности). Беломорские карелы и саамы «обрусели» и стали двуязычными, а ненцы оставили слабый след.

Наиболее древние поморские селения, возникшие в XII–XV веках, расположены в устье и низовьях Северной Двины (до современных Холмогор), на прилегающих участках Летнего и Зимнего берегов: посады Луда, Ненокса, Уна, села Патракеевка и Зимняя Золотица. На

юге Карельского и Поморского берегов старейшими являются Шуя, Сорона, Сухой Наволок, Кемь.

Условия существования поморов в арктической неземледельческой зоне способствовали сложению у них сугубо промысловой, в основном морской системы хозяйства. Самыми развитыми отраслями были лов трески на Мурмане, добыча гренландского тюленя в Белом море, моржа на Шпицбергене (Грумманте) и Новой Земле. С XVIII века заметно увеличивается значение имевшего товарное значение лова сёмги и сельди. Лов наваги, речной и озерной рыбы имел вспомогательное значение.

С развитием морских и речных промыслов тесно связана эволюция поморского судостроения. Самым испытанным морским судном являлся карбас, а на прибрежном лове – осиновки и ледянки.



**СЕВЕРНЫЙ БУЛЬВАР** находится в районе Отрадное СВАО Москвы, проходит с северо-запада на восток. Приблизительно посредине от бульвара симметрично отходят улица Пестеля и улица Бестужевых. Заканчивается Северный бульвар у пересечения Юрловского проезда и далее начинается проезд Дежнева. Нумерация домов идет от улицы Декабристов. Название бульвара связано с его расположением на севере Москвы

Российский (Русский) Север – понятие не имеет устоявшегося определения, является скорее историко-культурным, чем географическим или административным.

В настоящее время территория Русского Севера определяется на севере границами Республики Карелия и территориями Архангельской области и Ненецкого автономного округа, Обонежья, побережьем Белого и Баренцева морей, на западе Белозерьем, бассейном реки Шексны, нижнего течения реки Мологи, на востоке бассейнами рек Северной Двины, Пинеги, Мезени и Вычегды и южной границей Вологодской области. Площадь региона – около 11 млн кв. км (60% территории РФ). Это зона распространения многомерзлых грунтов, экстремальных и суровых климатических условий. В ней проживает

свыше 11 млн человек (7% населения страны и 80% мирового населения, живущего в подобных условиях). Из 12 северных городов мира с числом жителей более 200 тыс. человек 11 находятся в России.

В регионе выделяются следующие экономические подзоны: Европейский Север, Западносибирская, Восточносибирская и Дальневосточная.

Короткий вегетационный период делал земли Русского Севера пригодными для такого земледелия, которое могло удовлетворить лишь собственные потребности населения. Поэтому, в частности, здесь не было крепостничества в той форме, которую оно имело в центральных областях. Однако богатство этих мест пушниной, рыбой и морскими животными привлекало сюда наиболее энергичных и не боявшихся риска лиц, селившихся по берегам рек и «дышащего моря» – Белого моря. Так сформировался своеобразный субэтнос – поморы, на своих ладьях-кочах освоивших западную часть Северного Ледовитого океана, в том числе район Шпицбергена, называвшийся ими Грумант.

Колонизация Русского Севера шла двумя потоками: из Новгорода и из Ростова Великого. Из Вологды, старинного русского города на реке того же названия, впадающей в полноводную реку Сухону, впадающей в Северную Двину, в допетровское время шли товары из центральных областей России и из-за границы, привозимые кораблями в Архангельск, стоящий на другом конце этого старинного транспортного пути. Другим древним торговым путём, также беру-



щим начало в Вологде, был путь, проходящий через озёра Кубенское, Воже, Лача и реку Онегу, на котором возник богатый торговый город Каргополь. Важным торговым путём был также Белозерский тракт между Белым озером и Петербургом.

С севером сегодня связаны геополитические интересы России. Здесь пролегает Северный морской путь, стратегически важные авиакоридоры, огромные запасы

полезных ископаемых: углеводороды Западной Сибири и Арктического шельфа, медь и никель Норильска и Кольского полуострова, алмазы Якутии и Поморья, золото Колымы, Якутии и Чукотки.

Русский Север – исконный ареал русского генофонда, он является своеобразным этнографическим заповедником русской культуры, именно на его территории русская народная культура сохранилась максимально нетронутой и несёт в себе очень много элементов архаичного народного быта. Природный мир Русского Севера суров, но хрупок, и нуждается в сбережении.

**СЕВЕРОДВИНСКАЯ УЛИЦА** находится в районе Северное Медведково СВАО Москвы, начинается от Широкой улицы и проходит с юга на север вдоль поймы реки Яуза, затем поворачивает под прямым углом налево и, идя в направлении с востока на запад, оканчивается на Осташковской улице, переходя дальше в Студеный проезд. Название улицы перенесено в 1983 году с упраздненной в 1972 году одноименной улицы бывшего подмосковного города Бабушкина (1960 г). До 1964 года эта улица называлась Первомайской. Название Северодвинская ей было дано по реке Северная Двина и городу Северодвинску Архангельской области.

Северодвинск – город в Архангельской области. Расположен на берегу Белого моря, при впадении в него одного из рукавов Северной Двины, в 50 км к западу от Архангельска, с которым соединен железной и автомобильной дорогами.

Возник в 1936 году в связи со строительством такого крупного судостроительного предприятия, как поселок Судострой, в 1938 году получил статус города и новое имя – Молотовск, современное название – с 1957 года. На территории города сохранились каменные строения XVII века – Николо-Корельского монастыря – важной военной крепости Московского государства на Белом море. В 1553–1584 годах здесь находился первый русский торговый порт. В годы Великой Отечественной войны Молотовск наряду с Архангельском являлся одним из главных портов,



принимавших грузы стран-союзниц по лендлизу. В 1950-е годы завод решено было перевести на строительство атомных подводных лодок, и вскоре он стал главным советским предприятием по производству стратегических подводных лодок. После распада Советского Союза Северодвинску было присвоен статус Государственного Российского центра атомного судостроения. Судостроительные заводы «Севмаш», «Звёздочка», город и все предприятия центра атомного судостроения, пережив кризис 1990-х, сумели приспособиться к современным рыночным условиям и вернуться к стабильному существованию.

В городе помимо судостроительных предприятий действуют судоремонтное предприятие «Звездочка», две ТЭЦ, предприятия пищевой промышленности, швейная фабрика, работает драмтеатр.

**СУХОНСКАЯ УЛИЦА** располагается между проездами Шокальского и Дежнёва в районах Северное Медведково и Южное Медведково СВАО Москвы. Протяженность – около 1,2 км. Большинство зданий находятся по нечетной (западной) стороне улицы, по другой стороне проходит рекреационная зона в пойме реки Яузы. В начале улицы располагается гаражный кооператив, а в конце место для выгула и дрессировки собак – «собачья площадка». В районе пересечения с улицей Молодцова летом функционирует небольшой детский парк с аттракционами.

Сухона – самая большая река Вологодской области, длина ее – 560 километров, вытекает из Кубенского озера, а чуть ниже города



Великий Устюг сливается с рекой Юг, в результате чего получается новая река – Северная Двина. Площадь бассейна 50,3 тыс. кв. км, средний расход воды 460 км/сек. Река судоходна на всем протяжении, но летом иногда судоходство прерывается

из-за маловодья в нижнем течении. Пассажирские перевозки полностью отсутствуют с середины 1990-х годов из-за нерентабельности и вымирания прибрежных деревень, особенно в верхнем течении. Грузовые перевозки на баржах. Через Озеро и реку Шексну соединена с Волгой. На Сухоне стоят города Сокол, Тотьма, Великий Устюг.



**ТАЙМЫРСКАЯ УЛИЦА** находится в Лосиноостровском районе СВАО Москвы, проходит с востока на запад, начинается от Челюскинской улицы и заканчивается на Норильской улице. Между ней и параллельной Стартовой улицей находятся Таймырские проезды (с 5-го по 8-й). На Таймырской улице находится дом отдыха «Лось», недалеко – платформа Лось.

Ранее называлась улицей Луначарского и входила в состав города Бабушкин. Переименована в 1964 году. Таймыр:

♦ полуостров в России, самая северная материковая часть суши Евразийского континента, расположен между Енисейским заливом Карского моря и Хатангским заливом моря Лаптевых. Крупнейший полуостров России (400 000 км<sup>2</sup>). По характеру поверхности делится на три части: Северо-Сибирская низменность, горы Бырранга (высота до 1125 метров), тянущиеся с юго-запада на северо-восток, и равнина вдоль побережья Карского моря. Южной границей полуострова считается северный уступ плато Путорана. На севере Таймыра расположен глубоко вдающийся в море полуостров Челюскин с одноимённым мысом. Крупнейшие реки Таймыра: Пяси́на, Верхняя и Нижняя Таймыра, Хатанга. Крупнейшие озёра: Таймыр, Портнягино, Кунгасалах, Лабаз, Кокора. Крупнейшие заливы: Миддендорфа, Пясинский, Симса, Таймырский, Терезы Клавенес, Фаддея, бухта Марии Прончищевой;

♦ озеро на полуострове Таймыр в Красноярском крае РФ, входит в состав Таймырского заповедника. Второе по площади после Байкала озеро в азиатской части России, является самым северным в мире настоящим крупным озером – его крайняя северная точка находится к северу от 75 градуса северной широты. В озеро впадает река Верхняя Таймыра, из него вытекает река Нижняя Таймыра (по существу, это единый водоток, пересекающий озеро). Водятся сиговые рыбы и голец;

♦ крупный необитаемый остров в Карском море у северо-западного побережья полуострова Таймыр. Расположен западнее Таймырского залива. К северу от острова находится архипелаг Норденшельда. От материка остров отделен Таймырским проливом, средняя ширина которого составляет около 3-х км. Остров имеет длину 33 км



и среднюю ширину около 10 км. Берега острова сильно изрезаны. Сложен песчаниками и сланцами, перекрытыми рыхлыми четвертичными отложениями. Растительность тундровая. Длина 37 км, ширина – 19 км. Площадь – 350 кв. км, высота до 235 м.

**ТЮМЕНСКАЯ УЛИЦА** расположена на территории района Богородское и на его границе с районом Преображенское ВАО Москвы, проходит по Открытому шоссе на юго-восток, с юга к ней примыкает набережная Шитова, затем поворачивает на восток, где с севера к ней примыкает Тюменский проезд и заканчивается не доходя до путей Малого кольца Московской железной дороги. У ее начала расположен сквер, прилегающий к Открытому шоссе.

Улица получила свое название в 1985 году в честь города Тюмень – первого русского города в Сибири, основанного в 1586 году на месте татарского города Чинги-Тура, взятого Ермаком в 1581 году.

Тюмень – расположена на юге Западной Сибири, в азиатской части России, на берегу реки Туры, левого притока Тобола; административный центр Тюменской области; занимает 18-е место среди городов России по численности населения (около 800 тыс. человек).

После открытия в конце 60-х годов XX века уникальных нефтяных и газовых месторождений вся жизнь города была подчинена выполнению нефтесервисных и транспортных функций, развиваются и предприятия, осуществляющие деятельность в сфере производства машиностроения, приборостроения и металлообработки, электронного и оптического оборудования, химическая, легкая и пищевая отрасли промышленности. Важное значение приобрела прокладка магистральных нефтепроводов в Европу.

Через город проходят 4 автомобильные дороги федерального значения, функционируют 2 аэропорта: ПЛЕХАНОВО – аэродром местных воздушных линий города Тюмень, являющийся базовым для авиакомпании «ЮТэйр» (вертолеты разных типов и самолеты Ан-2) и РОЩИНО – международный аэропорт федерального значения, с января 2017 года являющийся центром стыковочных рейсов

Тюменской области, Ямало-Ненецкого округа и ХМАО (Югра). Железная дорога впервые пришла в город в 1885 году. Сегодня Тюмень железнодорожный узел на Транссибирской магистрали, от которой ответвляется линия на Тобольск, Сургут, Нижневартовск, Екатеринбург, Новый Уренгой, Омск.

В городе располагаются несколько десятков научно-исследовательских и проектных институтов. Фундаментальная наука представлена Институтом криосферы Земли и Институтом проблем освоения Севера, которые входят в структуру Сибирского отделения РАН. Прикладная наука ориентирована на нужды нефтегазового комплекса. Действуют 15 высших учебных заведений, ряд колледжей, созданное в 2013 году Тюменское президентское кадетское училище. В городе находятся 17 объектов культурного наследия федерального значения, более 20 театров, в том числе самодеятельные, кинотеатры, 10 стадионов.

**ХИБИНСКИЙ ПРОЕЗД** улица на северо-востоке Москвы в Ярославском районе Северо-Восточного административного округа, проходит вдоль Московско-Ярославской железной дороги. В составе бывшего города Бабушкин называлась Ульяновская улица. После включения в черту Москвы в целях устранения одноимённости улица в 1964 году переименована в Хибинский проезд по Хибинам, горному массиву на Кольском полуострове.



Хибины – крупнейший горный массив на Кольском полуострове. Геологический возраст около 390 млн лет. Вершины платообразные, склоны крутые с отдельными снежниками. Известны 4 небольших ледника общей площадью 0,1 км<sup>2</sup>. Высшая точка – гора Юдычвумчорр (1200,6 м над уровнем моря). В центре расположены плато Кукисвумчорр и Часначорр. В Хибинах совмещаются черты регионального и местного горного климата. Внешние склоны гор испытывают существенное смягчающее влияние климата окружающих равнин, а микроклимат центральной части массива значительно более суровый. Снег в горах лежит с октября по июнь. Флора Хибин очень ценная. На территории массива произрастает большое количество видов, включенных в «Красные книги» разного ранга. В фауне назем-

ных позвоночных Хибинского горного массива представлено 27 видов млекопитающих, 123 вида птиц, 2 вида пресмыкающихся, 1 вид земноводных. Также представлены практически все млекопитающие Мурманской области. Некоторые из них отнесены к охраняемым или находящимся на грани исчезновения.

На территории Хибинского массива установлено около 500 минералов, десятки которых имеют практическую ценность, 110 не встречаются больше нигде. Своеобразие геохимии Хибинского массива ведет к накоплению редких минералов и создает месторождения совершенно новых полезных ископаемых. На территории Хибинского массива расположены крупнейшие месторождения апатит-нефелиновых руд. Основными минералами, добываемыми в Хибинах, являются апатит, нефелин, сфен, эгирин, полевой шпат, титаномагнетит. Ранее добывался ловчоррит. На территории Хибинского массива установлено около 500 минералов, десятки которых имеют практическую ценность, 110 не встречаются больше нигде.

В Хибинах работают рудники и обогатительные фабрики, добыча полезных ископаемых ведется как подземным, так и открытым способом, однако количество открытых горных работ снижается. У подножия массива расположены города Апатиты и Кировск с населением свыше 100 тыс. человек и Кольским научным центром. На реке Вудъевчорр расположен единственный в мире Полярно-альпийский ботанический сад. Хибины популярны у горных и лыжных туристов, а также альпинистов.

**ХОЛМОГОРСКАЯ УЛИЦА** расположена в Ярославском районе СВАО Москвы. Она начинается от Ярославского шоссе напротив улицы Ротерта, идет к Ярославской железнодорожной линии, соединяется с Югорским проездом, поворачивает направо к МКАД и заканчивается около поймы реки Ичка.



В составе бывшего города Бабушкин называлась Малый Мытищинский проезд. После включения Бабушкина в черту Москвы улица в 1964 году получила название по старинному селу Холмогоры.

Село Холмогоры – районный центр в Архангельской области, расположено на берегу реки Северная Двина в 40 км от Архангельска. В допетровское время – главный город Двинской земли, центр Холмогорской епархии. Известно с XIV века как Колмогоры, в XV–XVI веках – крупный торговый центр. Неподалеку, в деревне Денисовка (теперь Ломоносовка), родился в 1711 году М.В. Ломоносов. Расцвет Холмогор приходится на конец XVII века, когда вся торговля России с Западной Европой шла через Архангельск. После создания Холмогорской епархии (1682 год) в город прибыл её первый глава, архиепископ Афанасий (Любимов), который развернул бурную строительную деятельность в камне. Были возведены кафедральный Спасо-Преображенский собор с колокольной, ансамбль архиерейского дома. В конце XVII века Холмогоры становятся одним из центров русской иконописи. Формируется своеобразный народный промысел – холмогорская резьба по кости, отсюда он был перенесен поморами на Чукотку, в Уэлен. Основанная в 1932 году артель славилась своим тончайшим ажурным орнаментом, техникой низкого рельефа (с 1960 года – фабрика).

Широкую известность получили Холмогоры после вынужденного пребывания здесь в 1937 году в ожидании благоприятной погоды первой высокоширотной экспедиции «Северный полюс-1».



**ЧЕРЕПОВЕЦКАЯ УЛИЦА** расположена в районе Лианозово СВАО Москвы между Лианозовским проездом и Алтуфьевским шоссе. Раньше входила в состав подмосковного посёлка Лианозово под названием Ленинградская. После присоединения к Москве в 1965 году получила современное название по городу Череповец Вологодской области. Улица начинается как продолжение Лианозовского проезда у платформы Лианозово Савеловской железной дороги и проходит с запада на восток, пересекая Псковскую улицу, Лианозовский лесопарк, затем пересекает Угличскую, Абрамцевскую, Хоть-

ковскую и Новгородскую улицы и заканчивается на Алтуфьевском шоссе у станции метро «Алтуфьево», переходя в улицу Лескова.

Череповец – районный центр в Вологодской области, ведёт своё начало с XIV века, получил статус города 4 ноября 1777 года. При Павле I переименован в посад Устюженского уезда. Экономическое значение города сильно возросло после открытия судоходства по Мариинской водной системе. Череповец расположен при впадении реки Ягорбы в реку Шексну, недалеко от Рыбинского водохранилища, в 126 км западнее Вологды. Равноудалён от Москвы (к северу) и от Санкт-Петербурга (к востоку) на 530 км. Через Череповец проходит железнодорожная магистраль (Северная железная дорога); город имеет порт на Волго-Балтийском водном пути. В 21 км от центра города расположен аэропорт, с регулярным сообщением со столицами и регулярными международными рейсами.

Основу экономического потенциала Череповца составляют предприятия черной металлургии и химического комплекса, ведущими являются ПАО «Северсталь», ОАО «Северсталь-метиз», АО «Апатит» (создано в результате слияния ОАО «Аммофос» и ОАО «Череповецкий «Азот», и других заводов ОАО Фосагро), на которых работает 40 % горожан, функционируют также предприятия металлургической, деревообрабатывающей, пищевой и лёгкой промышленности, строительного комплекса. Город занимает одну из первых позиций в России по выпуску промышленной продукции на душу населения.



Череповец связан с областным центром, Москвой, Санкт-Петербургом и другими городами страны автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом. Через систему Волго-Балтийского водного пути город имеет выходы в Балтийское, Белое, Чёрное, Азовское, Каспийское моря, являясь, таким образом, портом пяти морей. В городе действует железнодорожный узел, имеется аэропорт. Работают более десятка учебных заведений профессионального образования, имеется несколько театров, музеев и выставочных залов.

**ЧУКОТСКИЙ ПРОЕЗД** находится в Бабушкинском районе СВАО Москвы, берет начало от улицы Менжинского, проходит вдоль поймы реки Яуза и оканчивается на пересечении с улицей Чичерина. Свое название улица получила в 1982 году по Чукотскому полуострову на крайнем северо-востоке России.

Чукотский полуостров (Чукотка) – полуостров на крайнем северо-востоке Евразии, площадь около 50 тыс. кв. км, омывается Чукотским морем Северного Ледовитого океана с севера и Беринговым морем Тихого океана с юга. Единственная континентальная часть Евразии в западном полушарии, отделённая с востока от Аляски узким Беринговым проливом. Полуостров назван в 1728 году В. Берингом по местному народу – чукчам. Большая часть Чукотского полуострова занята нагорьями высотой до 1000 м. Над сильно расчленёнными вершинными поверхностями и склонами скальных массивов возвышаются отдельные более высокие вершины. Горные массивы рассечены глубокими долинами горных рек Чевтакан, Эргувеем, Нунямоваам. Наибольшие высоты приурочены к так называемому Синявинскому поднятию в районе бухты Провидения (гора Исходная, 1887 м – высшая точка Чукотского полуострова). Горы круто обрываются к побережью, образуя серии отвесных скальных уступов. Низменности встречаются редко и, как правило, располагаются вблизи крупных лагун. Климат суровый, субарктический, на побережьях морской, во внутренних районах – резко континентальный, продолжительность зимы 10 месяцев. Территория Чукотки богата водными ресурсами, здесь протекают свыше 8000 рек длиной более 10 км, большая часть которых относится к горным.

На северных берегах полуострова выделяются Чаунская и Колючинская губы, побережье Берингова моря имеет целый ряд глубоких бухт: Провидения, Глубокая, Лаврентия, Мечигмен, Анадырский, Креста. Растительность преимущественно тундровая. Животный мир представлен в основном обитателями тундры, но встречаются и таежные виды – водятся песец, лисица, волк, россомаха, бурундук, белка, лемминг, заяц-беляк, бурый и белый медведи, дикий северный олень, снежный баран, акклиматизирована ондатра. В морских водах обитают моржи, нерпы, белухи, серые киты, на севере многочисленны сиговые рыбы, а на востоке лососевые. Масса гнуса –



комаров, мошки, слепней. Чукотский автономный округ – субъект Российской Федерации, располагается в Дальневосточном федеральном округе, имеет площадь 738 тыс. кв. км. Он включает 8 районов, 3 города (Анадырь, Билибино, Певек) и 13 рабочих поселков. Население – около 54 тыс. человек, плотность 0,1 человек на 1 кв. км. Округ образован 10 декабря 1930 года в ранге национального, в 1987 году он преобразован в автономный в составе Магаданской области. В 1993-м выделился в самостоятельный субъект РФ, с 2000 года – в составе ДФВО. Помимо Чукотского полуострова в состав округа входят арктические острова: Астон, Врангеля, Геральд, Ратманова, Аракамчечен, Итычрак и др. Территория округа относится и к Тихоокеанскому рудному поясу, здесь имеются значительные запасы полезных ископаемых: нефти, природного газа, угля, золота, олова, вольфрама, ртути, меди, урана. В морских отложениях прибрежной части Восточной Чукотки выявлены единичные зёрна алмазов. Основу экономики округа составляет горнодобывающая промышлен-



ность. Коренное население занято традиционными видами промысла. По показателю ВРП на душу населения регион уступает лишь нефтедобывающим Тюменской и Сахалинской областям.

**ЮГОРСКИЙ ПРОЕЗД** расположен в Ярославском районе СВАО Москвы, проходит с юго-запада на северо-восток вдоль линии Ярославской железной дороги, начинается от Малыгинского проезда, пересекает улицу Егора Абакумова, проходит возле платформы Лось и оканчивается на Холмогорской улице. Ранее проезд представлял собой две улицы в городе Бабушкине – Краснофлотская и Железнодорожная. В 1964 году после вхождения Бабушкина в черту Москвы они были объединены в новую улицу, получившую название по расположенной между Печорой и Обью древней Югорской земле в связи с расположением в северо-восточной части Москвы.

Югорская земля (Югра<sup>9</sup>) – устаревшее название земель, занимающих центральную часть Западно-Сибирской равнины, протянувшу-

<sup>9</sup> Югрой называли также племена хантов и манси, населявших эту территорию.

юся с запада на восток почти на 1400 километров вдоль побережья Северного Ледовитого океана от пролива Югорский шар до устья Обско-Енисейского водораздела. В XII-XV веках Югра являлась новгородской колонией, затем вошла в состав Российского государства.

В настоящее время Югрой нередко называют весь Ханты-Мансийский автономный округ – субъект Российской Федерации [7], входящий в состав Тюменской области. Территория округа площадью 523 тыс. кв. км представляет собой обширную, слабо расчленённую равнину с абсолютными отметками высот около 200 м над уровнем моря. На западе на территорию округа заходят отроги и хребты горной системы Северного и Приполярного Урала. Растительность – леса, болота, луга, водоёмы, горная тундра, доминирует зона средней тайги. Фауна Югры довольно богата и представляет собой типичный таёжный комплекс, включающий ряд ценных в промысловом отношении видов млекопитающих, птиц и рыб. Основные реки – Обь и её нижний приток Иртыш. Территория современной Югры – это место особой культуры и удивительной истории. Особые югорские народы, проживавшие на данной территории, впервые зафиксированы в древних русских летописях – «Повесть временных лет» и «Поучение Владимира Мономаха», которые приводят рассказ новгородского посадника Гюраты Роговича об организованном сборе дани Великому Новгороду с людей на Печоре: «...Югра же – это люди с языком непонятным, и соседствуют они с самоедью в северных странах». В 1930–1932 годах в Югру было направлено 37 400 раскулаченных крестьян, при их участии построены окружной и районные центры, введены и освоены производственные мощности Ханты-Мансийского леспромхоза, Белогорского деревообрабатывающего завода, Самаровского рыбоконсервного комбината. Одной из ведущих отраслей округа стала лесная промышленность. В 1934 году были предприняты первые шаги по поиску и разведке на территории округа нефти и газа.

В настоящее время Ханты-Мансийский автономный округ является экономически самостоятельным регионом-донором, основным нефтегазоносным районом России и одним из крупнейших нефтедобывающих регионов мира, занимает 3-е место в «рейтинге социально-экономического положения регионов России» и 2-е место по масштабу экономики в России, уступая лишь Москве. Население

округа составляет более 1,5 миллиона человек. В его состав входит 9 районов, 13 городов окружного значения. Основные перевозки грузов и товаров в регионе осуществляются водным и железнодорожным транспортом; 29 % перевозится автомобильным транспортом и 2 % перевозок приходится на авиацию. Общая протяжённость железнодорожных путей на территории округа составляет 1106 км, протяжённость автомобильных дорог – более 18 000 км. Дальнемагистральная авиация связывает большинство крупных городов округа с Москвой, Санкт-Петербургом, Самарой, Краснодаром, Сочи и т.д. Малая авиация (небольшие самолёты, вертолёты) является основой транспортной логистики для нефтегазового сектора экономики и для обеспечения социальных программ в отношении малых народов Севера, живущих в отдалённых населённых пунктах.



Топоним «Югра» сохранился в ряде географических названий: Югорский полуостров (между Баренцевым и Карским морями), Югорский шар (пролив между островом Вайгач и материком), Югорск (город в Ханты-Мансийском округе).

**Ю.К. БУРЛАКОВ**  
**ИМЕНА ПЕРВОПРОХОДЦЕВ АРКТИКИ**  
**В НАЗВАНИЯХ**  
**МОСКОВСКИХ УЛИЦ**

**УЛИЦА АМУНДСЕНА** (с 1956 по 1964 г. Медвѣдковское шоссе) проходит от проезда Серебрякова до Снежной улицы по территории района Свиблово в Северо-Восточном административном округе Москвы.



**Амундсен Руал** (1872–1928) – выдающийся норвежский полярный путешественник и исследователь. Родился в городе Борге в семье капитана, владельца судоверфи. После смерти отца семья переехала в Христианию (Осло). По окончании гимназии юноша поступил на медицинский факультет университета, но после смерти матери бросил его. Пройдя обязательную военную службу, он самостоятельно изучил штурманское дело. Для приобретения практических навыков ходил матросом на промысловых парусных судах в Гренландском море, а затем сдал экзамен на штурмана дальнего плавания.

Узнав о подготовке Бельгийской экспедиции к Южному полюсу, он познакомился с её руководителем Адриеном де Жерлашем и предложил ему свои услуги. Бельгиец сразу оценил Амундсена и назначил его штурманом судна экспедиции «Бельджика».

Экспедиция продолжалась два года, но так и не достигла своей цели, попав в продолжительный ледовый дрейф. Она тем не менее оказалась хорошей школой для Руала. Он серьёзно задумался над покорением Северо-Западного прохода. Учитывая, что проливы Канадского арктического архипелага являются неширокими, извилистыми и обычно покрыты льдом, Амундсен решил выбрать небольшое судно с малой осадкой. Он приобрел в 1900 году шхуну «Йоа» с экипажем из 6 человек, сумел добиться получения крупной суммы денег от государства и 16 июня 1903 года покинул Христианию. Навигация

оказалась благоприятной в ледовом отношении. Путь по канадским проливам был пройден за несколько недель. В сентябре судно встало на зимовку возле острова Кинг-Уильям, где ему пришлось простоять два года. Всё это время велись магнитные и метеорологические наблюдения, совершались длительные походы для точного определения Северного магнитного полюса. Лишь в августе 1905 года судно смогло продолжить путь через лабиринт неизученных мелководных проливов. Прекрасные мореходные качества «Йоа», самоотверженность и мастерство команды позволили преодолеть все препятствия.

Однако экспедиции пришлось пережить и третью зимовку. Шхуна оказалась зажата льдами в море Бофорта севернее дельты Маккензи. За это время Амундсену удалось совершить 700-километровую санную поездку через хребет Брукса в форт Эгберга, где имелся телеграф. В июле «Йоа» продолжила путь и в октябре встала на якорь в порту Сан-Франциско. Итогом экспедиции Амундсена стали важные научные достижения в области геомагнетизма, метеорологии, этнографии. Выяснилось, что за 70 лет после открытия Дж. Россом Северного магнитного полюса он переместился на 3° к северу. Следующим замыслом норвежца стало повторение плавания Нансена на «Фраме», но с изменением точки старта. Чтобы дрейф прошел через Северный полюс, Амундсен решил вморозить судно в лед не у Новосибирских островов, а в северной части Чукотского моря. Планировалась грандиозная семилетняя экспедиция, для которой Нансен уступил своему другу-сопернику знаменитую шхуну «Фрам». Добраться до Чукотского моря Амундсен собирался южным путём, обогнув Африку и Азию.

Узнав о достижении Северного полюса американцем Робертом Пири, Амундсен потерял интерес к этой проблеме и решил, сохраняя свой план в тайне, отправиться к Южному полюсу. Мир узнал о решении норвежца только когда «Фрам» от острова Мадейра повернул на юг, к Антарктиде. Сенсация была оглушительная, поскольку в это же время к Южному полюсу отправилась английская экспедиция Роберта Скотта. Началась гонка, в которой полностью проявилась натура Амундсена: идти вперёд к победе, не считаясь ни с чем и ни с кем.

О своём решении изменить маршрут и цель экспедиции начальник объявил экипажу «Фрама» 9 сентября 1910 года. Вот как описал

этот эпизод в своём дневнике русский участник похода А.С. Кучин:

«Начальник экспедиции позвал всех участников на палубу. Всегда удивительно спокойный человек теперь заметно волновался. «Господа, я позвал вас сюда, чтобы сообщить весьма важную новость, – сказал он. – С тех пор, как американцы достигли Северного полюса, план экспедиции существенно изменён. Сказать раньше я не мог, имея на то веские основания... Стёртинг отказал нам в ассигновке, поездка к Северному полюсу утратила несколько свой интерес. Теперь мы идем к Южному полюсу. Другая экспедиция, именно английская экспедиция «Terra Nova» под начальством капитана Скотта, имеет ту же цель и уже находится в пути. Именно это заставляло нас держать наши планы в секрете» (Симакова, 2015, с. 207).

В середине января 1911 г., в разгар лета в Южном полушарии, «Фрам» подошёл к ледовому припаю в Китовой бухте. В 4-х километрах от кромки льда была организована база экспедиции. В течение летнего сезона норвежцы устроили три продовольственных склада на 80°, 81°, 82° ю.ш. Во время зимовки все силы были направлены на подготовку к штурму полюса.

Полюсная партия из пяти человек на четырёх санях с 52 собаками стартовала 19 октября 1911 г. Сначала она двигалась по холмистой поверхности ледника Росса через промежуточные склады. На 85° ю.ш. ледник кончился и начался довольно крутой подъём, у подножия которого путешественники заложили главный склад с запасом продовольствия на 30 дней. С собой взяли припасы на 60 дней, рассчитывая за это время проделать путь до полюса и обратно.

На протяжении почти всего маршрута туманная мгlistая погода резко осложняла и без того тяжелейшее движение по испещрённому трещинами леднику. Последний этап пути был более лёгким, поскольку проходил по заснеженному высокогорному плато. 7 декабря достигли широты 82°23′ – точки, до которой ранее доходила группа англичанина Шеклтона, вынужденная повернуть назад под угрозой голодной смерти, не дойдя до полюса 180 км.

17 декабря приборы показали, что путники находятся на полюсе. Была поставлена палатка, а над ней поднят норвежский флаг. Достаточно оскорбительно выглядела выведенная на палатке надпись: «Добро пожаловать» для британских соперников. За это впослед-

ствии многие осуждали Амундсена, а на родине его даже на время исключили из членов Географического общества.

После антарктической экспедиции Амундсен не оставил идеи о повторении дрейфа Нансена через Центральный Арктический бассейн. Но начавшаяся Мировая война отодвинула реализацию его планов. В 1917 году было построено новое судно «Мод», и через год очередная норвежская экспедиция отправилась в Арктику из Тромсё. Решено было идти в Берингово море не Южным путём, как планировалось ранее, а вдоль северного побережья России.

Пройдя без особых помех до мыса Челюскин, норвежцы вынуждены были встать на зимовку в 20 милях восточнее него. Зимовка прошла благополучно, всё время велись непрерывные гидрологические, метеорологические и геофизические наблюдения, собирались ботанические и зоологические коллекции. Ряд выполненных санных маршрутов позволил значительно уточнить карту побережья в районе стоянки «Мод».

Освободиться из ледового плена удалось только в сентябре 1919 г. Через две недели удалось дойти до острова Астон, где снова пришлось зимовать. Лишь в июле 1920 г. «Мод» смогла выйти из льдов и отправилась на Аляску для ремонта и пополнения запасов. Амундсен с гордостью записал в дневнике: «Я сомкнул этот путь с путём, каким шёл по Северо-Западному проходу в 1906 году, и таким образом впервые совершил кругосветное плавание по Арктическому океану».

К моменту выхода из Номы на судне осталось всего 4 человека. Попытка заморозить его в лед не удалась. Судно получило серьёзные повреждения и было вынуждено отправиться в Сиэтл на ремонт. Прошло 4 года, а экспедиция ещё фактически не приступила к выполнению основной задачи. К этому моменту кончились все деньги, но Амундсен не сдавался. Он читал многочисленные лекции, обращался к меценатам, но вскоре загорелся идеей достижения полюса по воздуху. Передав экспедицию капитану «Мод» Вистингу, Амундсен вплотную занялся изучением возможностей самолётов.

В 1925 году он осуществил полёт к полюсу на двух гидросамолётах «Дорнье-Валь», едва не закончившийся трагически. В 1 тыс. км от Шпицбергена самолёты совершили вынужденную посадку на лёд, при этом один из самолётов получил серьёзные повреждения. После



24-дневной подготовки взлетной полосы с трудом удалось подняться в воздух на второй машине и дотянуть до открытой воды, где воздухоплаватели были подобраны рыбацким судном.

В 1926 г. Амундсен возглавил первый трансарктический перелёт на дирижабле «Норвегия» по маршруту Шпицберген – Северный полюс – Аляска. Капитаном дирижабля в полете был его конструктор итальянец У. Нобиле.

В 1928 году состоялся аналогичный полёт дирижабля «Италия» во главе с Нобиле, закончившийся катастрофой. Многие страны занялись поисками пропавшей экспедиции. Амундсен принял предложение французского лётчика Р. Гильбо лететь на поиски на двухмоторном самолёте «Латалс-47». Вылет состоялся 18 июня из Тромсё. Через полтора часа связь с самолётом прервалась. 31 августа норвежские рыбаки обнаружили в море поплавок «Латалса». Стало очевидно, что Руал Амундсен и его спутники погибли в водах Баренцева моря.

Амундсен как полярный путешественник, превзошёл, пожалуй, всех современников, но ему было далеко до Нансена-учёного. На родине ему поставлены памятники в Осло и Тромсё, его именем названы мыс в бухте Мод на Таймыре, полуостров на побережье Гренландии, залив в море Бофорта.

**УЛИЦА ЛЁТЧИКА БАБУШКИНА** – улица на северо-востоке Москвы, пересекает с юга на север Бабушкинский и Лосиноостровский районы Северо-Восточного административного округа, пролегает между проспектом Мира и Осташковской улицей. Названа в 1938 году в честь знаменитого полярного лётчика Михаила Сергеевича Бабушкина, имя которого носят также район, станция метро, парк в Москве.



**Бабушкин Михаил Васильевич** (1893–1938) родился 6 октября 1893 года в деревне Бардино Московской губернии. Потом семья переехала в посёлок Лосиноостровский (ныне северо-восточная окраина Москвы). Отец слесарил, затем стал лесным сторожем, а мать воспитывала шестерых детей. С 12 лет Миша начал ходить на охоту, увлекался рыбалкой. Окончив среднюю школу, устроился «мальчиком» в бакалейный

магазин. Целыми днями он бегал по дачам, разнося покупки. Через год юноша поступил в телефонно-телеграфную железнодорожную мастерскую, где 8 месяцев работал бесплатно. По вечерам он посещал технические курсы, изучая двигатели внутреннего сгорания, и только в полночь, смертельно усталый, добирался до койки.

По окончании курсов Михаила взяли в фирму, торговавшую двигателями, в качестве представителя которой он стал ездить по соседним губерниям и устанавливать купленную аппаратуру на сахарных заводах, молотилках и мельницах. После начала Первой мировой войны Бабушкина призвали в армию, там он напросился в Гатчинскую военную авиашколу и был определён на курсы мотористов. До полудня курсанты занимались в классах, а затем чистили и запускали моторы на лётном поле. И тут им повезло: в связи с большими потерями авиаторов на фронте их разрешили готовить из числа «низших чинов». Из двух десятков курсантов-мотористов отобрали пятерых, в том числе и Бабушкина.

В сентябре 1914 года, в возрасте 22 лет, Михаил получил звание лётчика. Из-за недостатка инструкторов в школе часть выпускников оставили в этой должности, и Бабушкин, получив звание ефрейтора, начал обучать молодых солдат. Летали на учебных самолётах «Фарман-IV» производства Русско-Балтийского вагонного завода в Риге (по лицензии), которые часто ломались и терпели аварии. После одного из падений молодой инструктор два месяца пролежал в больнице.

В конце 1917 г. школу перебазировали в Харьков, затем в Самару, Курган, Спасск. Здесь авиаторы помогали партизанам в борьбе с белогвардейцами. Летали в Хабаровск, Владивосток. По окончании гражданской войны школу вернули в Москву, а Бабушкину предложили демобилизоваться «по возрасту». Он устроился в гражданский воздушный флот и стал летать на «Юнкерс-13».

Выполняя аэрофотосъёмку, Бабушкин впервые попал на север в 1926 году, когда на зверобойном промысле в горле Белого моря впервые решили использовать самолёты. Базой для авиаторов выбрали село Койду, однако рации там не было, и Бабушкину приходилось регулярно садиться после полётов на остров Моржовец для передачи на суда данных разведки. Позже пришлось освоить посадки на льдины для оперативной передачи информации. За три месяца эки-

паж самолёта выполнил 23 воздушные разведки, налетав 13 тыс. км и обнаружив 15 больших стад тюленей. Экспедиция 1928 года продолжалась с февраля по май. Бабушкин провел 53 разведки, налетав 152 часа. В конце сезона он обнаружил с воздуха норвежские зверобойные суда, затёртые льдами возле острова Колгуева. По указанию пилота к ним подошёл ледокол и вывел на чистую воду.

В конце мая газеты сообщили о катастрофе экспедиции Умберто Нобиле, вылетевшей на дирижабле «Италия» к Северному полюсу. Советское правительство немедленно снарядило спасательную экспедицию, в состав которой включили ледокол «Красин» и ледокольный пароход «Малыгин». На них базировались палубные самолёты Б.Г. Чухновского и М.С. Бабушкина.

Из Архангельска «Малыгин» отправился в Мурманск, где загрузился углём, а затем взял курс на север. Первая воздушная разведка состоялась 21 июня. Самолёт «Юнкерс-13» спустили на льдину, и он совершил три пробных полёта. Помимо Бабушкина на борту находились метеоролог и гидрограф. Полёты продолжались практически ежедневно, несмотря на плохую погоду и подтаявший снежный покров на льдинах. Случались вынужденные посадки, холодные ночёвки. Положение усугублялось тем, что мотор самолёта выработал свой ресурс ещё во время работы на зверобойном промысле, и его пришлось менять в полевых условиях, затратив 2 дня.

Всего за время поисков Бабушкин совершил 15 полётов с многочисленными посадками на лёд, что укрепило его уверенность в возможности нахождения достаточно крупных и ровных полей, пригодных для взлёта и посадки, даже в весенней Арктике. Судьбе было угодно, чтобы основной успех в поисках дирижабля «Италия» выпал на долю ледокола «Красин» и экипажа пилота Б.Г. Чухновского. Им удалось обнаружить ледовый лагерь итальянцев и поднять их на борт. В числе других спасателей орденом Красного Знамени был заслуженно награждён и М.С. Бабушкин.

Очередным ярким эпизодом в биографии Михаила Сергеевича стало участие в сквозном походе парохода «Челюскин» по Северному морскому пути. Вместе с техником Г.Ф. Валавиным он погрузил на палубу лёгкий самолёт-амфибию Ш-2, который планировалось использовать для ледовой разведки.

Как известно, «Челюскин» затонул в Чукотском море 13 февраля 1934 года. Самолёт удалось стащить на лёд. После небольшого ремонта, поймав единственный день в конце марта, когда температура поднялась выше 10° мороза, летчик с техником перелетели из ледового лагеря в Ванкарем, где Бабушкин взял на себя координацию спасательных работ. После их успешного завершения оба авиатора вместе со всем экипажем парохода были награждены орденами Красной Звезды. В мае 1935 г. Бабушкина включили в состав высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко». Вместе с лётчиком Г.П. Власовым он обеспечивал ледовую разведку и аэрофотосъёмку. За 85 дней «Садко» прошёл более 12 тыс. км, из них половину – за пределами 80-й параллели. Участники экспедиции тепло отметили 20-летие авиационной деятельности Михаила Сергеевича, которому за этот срок удалось налетать около 5 тыс. часов.

После похода «Садко» Бабушкину пришлось уйти с активной лётной работы – у него обнаружили серьёзное заболевание печени. М.И. Шевелёв предложил Бабушкину возглавить оперативный отдел Управления Полярной авиации ГУСМП, отвечавший за подготовку первой воздушной экспедиции на Северный полюс. Но, естественно, опытного пилота тянуло в небо, в Арктику. Положение спас старый друг М.В. Водопьянов, предложивший Бабушкину войти к нему в экипаж вторым пилотом. Тот немедленно приступил к тренировкам, стараясь восстановить навыки и изучить самолёт АНТ-6.

22 марта 1937 г. в 5 часов утра все участники воздушной экспедиции собрались на Центральном аэродроме Москвы. Вылететь удалось лишь в 12.25. Бабушкин находился в составе экипажа Водопьянова на головной машине. По итогам экспедиции Михаилу Сергеевичу было присвоено звание Героя Советского Союза. Из вторых пилотов он единственный удостоился такой чести. Очевидно, сыграл роль его обширный послужной список и участие во многих полярных экспедициях.

После триумфальных полётов в США через Северный полюс экипажей В.П. Чкалова и М.М. Громова подошла очередь С.А. Леваневского. Как известно, его полёт завершился трагически. Первоначально поиски пропавшего экипажа вёл лётный отряд М.В. Водопьянова, а на смену ему на остров Рудольфа прибыл отряд Б.Г. Чухновского с участием Бабушкина.

Из воспоминаний М.И. Шевелева:

«Второй спасательный отряд был неблагополучным: побили все самолёты. Летали Чухновский, Бабушкин. Третий самолёт, который уже возвращался в Москву, при взлёте в Архангельске потерпел катастрофу – погибли Бабушкин, механик Гурский, врач Россельс. Машина загорелась и упала в протоку Северной Двины. Горящий бензин растёкся по воде, люди, выныривая, оказывались в огне. Бабушкин утонул сразу – у него от удара сломалось ребро и врезалось в лёгкое» (Шевелёв, 1999).

Михаил Сергеевич погиб в возрасте 45 лет. Пригородный подмосковный дачный район Лосиноостровский, где прошли его юношеские годы, был переименован в город Бабушкин. Позднее он вошёл в состав столицы и получил название «Бабушкинский район Москвы». Главная магистраль района называется улицей Лётчика Бабушкина, в начале которой стоит памятник герою. Есть парк культуры имени Бабушкина, станция метро «Бабушкинская». Улица Бабушкина есть в нескольких десятках городов России и даже в Минске.

К сожалению, аэродром Дальней авиации на острове Ягодник под Архангельском ныне заброшен и забыт. Постройки авиабазы обрушились, металлические ленты со взлётной полосы растащены дачниками. Место гибели Бабушкина и других членов экипажа никак не обозначено.

**УЛИЦА БАЙДУКОВА** – небольшая улица в районе Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы, находится в дачном посёлке имени Ларина.



**Байдуков Георгий Филиппович** (1907–1994) родился 13 мая на железнодорожном разъезде. Тарышта Томской губернии. В 9 лет остался сиротой. Бродяжничал, затем воспитывался в интернате. С 1921 года работал строительным рабочим на Сибирской железной дороге. В 1920–1924 гг. учился в Омской профтехшколе. В марте 1926 года добровольцем вступил в Красную Армию. Окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, а в 1928-м – Первую военную школу

лётчиков имени А.Ф. Мясникова. С июня 1928 года служил младшим лётчиком и старшим лётчиком в 20-м отдельном авиаотряде ВВС Московского военного округа, затем лётчиком-испытателем НИИ ВВС в Подмоскowie. С мая 1931-го – старший инструктор-лётчик, с июня 1933-го – командир корабля авиабригады при институте. Провёл ряд испытательных работ на самолётах-истребителях, участвовал в отработке методов «слепых» полётов и посадок. С ноября 1934 года учился на инженерном факультете Военно-воздушной академии РККА имени профессора Н.Е. Жуковского, но уже в феврале 1935 года после досрочного окончания первого курса отобран для осуществления рекордного перелёта и приступил к тренировкам, прекратив учёбу. 20 августа 1935 года вторым пилотом в составе экипажа С.А. Леваневского участвовал в попытке трансарктического перелёта на самолёте АНТ-25, прерванного из-за технических неполадок. После этого продолжил дальнейшие испытания АНТ-25. Поскольку экипаж состоял из трёх человек, он должен был исполнять обязанности второго пилота и сменного штурмана-радиста. «Это решение меня очень смутило, так как я никогда не интересовался ни Арктикой, ни Америкой, не знал самолёта АНТ-25 и не был знаком с Леваневским. Но как человек военный я был обязан безоговорочно выполнять решения старших командиров и тем более СТО СССР».

Первый в истории СССР трансарктический перелёт из Москвы в США начался ранним утром 3 августа 1935 г. Экипаж в составе С. Леваневского, второго пилота Г. Байдукова и штурмана В. Левченко стартовал с Щёлковского аэродрома под Москвой, на котором специально уложили бетонную полосу и сделали стартовую горку. В день старта погода выдалась отличной, и первые часы перелёта проходили нормально. Но над Баренцевым морем Левченко обнаружил выбивавшую из-под капота двигателя масляную струйку. Байдуков успокаивал командира тем, что подобное случалось и во время испытаний, но тот не на шутку встревожился. После бурных объяснений Леваневский даже взял в руки кобуру с маузером. Это был веский аргумент.

Повернули обратно. Понятно, что возвращение стало безрадостным. Поскольку самолёт с полной загрузкой не мог совершить безопасную посадку, начали сливать топливо в воздухе. Внутри тесной кабины накопились пары бензина, пришлось отключить все электро-

приборы. В Москве были чрезвычайно недовольны таким исходом и велели садиться на аэродроме в Кречевицах.

После этой неудачной попытки Леваневский отказался летать на самолётах Туполева и по совету Сталина засобирился в Америку, чтобы присмотреть там подходящую машину. Байдуков же считал, что АНТ-25 вполне готов к установлению рекорда дальности. Но он понимал, что его вряд ли утвердят начальником экспедиции (нужен был авторитетный ас, могущий открывать ногой двери многих кабинетов). И он предложил возглавить новый перелёт Валерию Чкалову – любимцу Сталина.

Однако вождь велел сначала провести беспосадочный перелёт над территорией СССР (от Москвы до Петропавловска-Камчатского), который состоялся в июне 1936 года. Экипаж в составе Чкалова, Байдукова и Белякова пробыл в воздухе 56 часов 37 минут, преодолев на АНТ-25 расстояние от столицы до острова Удд в устье Амура, и был удостоен звания Герой Советского Союза.

Первый трансарктический перелёт из Москвы в США протяжённостью 8,5 тыс. км по прямой состоялся ровно через год в том же составе и на том же самолёте.

Параллельно с подготовкой к сверхдальним перелётам Байдуков продолжал лётно-испытательную работу на Филёвском авиазаводе № 22 в Москве. Он испытывал серийные бомбардировщики СБ и экспериментальный самолёт ДБ-А. На последнем 14 мая 1937 г. был установлен мировой рекорд скорости для тяжёлых машин.

В ходе Советско-финляндской войны Георгий Филиппович совершил 8 боевых вылетов на бомбардировщике ТБ-3, после чего переключился на испытание нового Пе-2.

С началом Второй мировой войны Байдукову поручили вопросы приёмки в США самолётов по лендлизу, затем он служил на командных должностях в действующей армии. Войну закончил в звании генерал-лейтенанта авиации.

В 1947–1948 гг. Байдуков возглавлял Главное управление Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ), затем стал заместителем начальника НИИ ВВС, где когда-то начинал свою биографию испытателя. Закончив в 1951 году Военную академию при Генштабе, он стал заместителем начальника Главного штаба ПВО, а в 1972 году – научным



консультантом Главкома ПВО. На заслуженный отдых ушёл в 80 лет, в звании генерал-полковника.

Ещё в 30-е годы Байдуков увлёкся литературной деятельностью. До войны вышло 4 его книги, а вот продолжение последовало только в 70-е годы. Легендарный лётчик скончался в 1994 г. в возрасте 87 лет, похоронен на Новодевичьем кладбище Москвы.

**УЛИЦА БЕГИЧЕВА** небольшая улица на севере Москвы в Алтуфьевском районе Северо-Восточного административного округа, пролегает от проезда Черского до Инженерной улицы. Названа в 1965 году. Прежнее название – Полевая улица – было дано по полям села Бибирево.



**Бегичев Никифор Алексеевич (1874–1927)** – военный моряк, промышленник, исследователь Арктики – человек необычной судьбы, «засветившийся» в Русской полярной экспедиции Э.В. Толля в 1900–1903 гг., при защите Порт-Артура в 1904–1905 гг., в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1914–1915 гг., в геологической экспедиции Н.Н. Урванцева по Таймыру в 1922 году.

Родился в городе Царево Астраханской губернии в многодетной семье. Рос крепким и сильным, с явными задатками лидера. Часто работал с братьями на путине в дельте Волги и на Каспии. Именно здесь зародилась у юноши любовь к морю, и когда пришло время воинской службы, Никифор попросился на флот и в 1895 г. начал служить в Кронштадте, окончил школу квартирмейстеров и получил первый унтер-офицерский чин. Три года служил на учебном фрегате «Герцог Эдинбургский», бывал в заграничных плаваниях. В 1899 году вызвался добровольцем в команду экспедиционного судна «Заря», отправлявшегося в Арктику на поиски земли Санникова. Был назначен боцманом экипажа.

После исчезновения на острове Кеннетта группы Э.В. Толля Бегичев вместе с другими участниками экспедиции добрался до бухты Тикси в Якутии, а оттуда вместе с А.В. Колчаком и Ф.А. Матисеном на перекладных и по железной дороге – в Петербург. В 1903 году Бегичев участвовал в поисках Толля. Санно-шлюпочная экспедиция под

руководством лейтенанта А.В. Колчака на десяти нартах и вельботе достигла острова Беннетта. При переходе по морскому льду Бегичев спас жизнь своему командиру. Поиски окончились безрезультатно, тем не менее Бегичев был награждён золотой медалью «За усердие».

Узнав о начале Русско-японской войны, Бегичев вместе с Колчаком направился в Порт-Артур, где получил назначение на миноносец «Бесшумный». За участие в боевых действиях был награждён Георгиевским крестом 4-й степени.

После войны судьба занесла бывшего боцмана на Таймыр, в низовья Енисея и Хатанги, где он в поисках вольной жизни стал заниматься пушным промыслом. В 1908 году в устье рек Хатанги и Анабара, впадающих в море Лаптевых, открыл два острова, впоследствии названные его именем – Большой Бегичев и Малый Бегичев. Открытия Бегичева заинтересовали Главное гидрографическое управление в Петербурге и сделали его известным человеком в среде полярных исследователей. В 1915 году возглавил доставку почты и эвакуацию на оленях части моряков с барка «Эклипс», отправленного на поиски пропавших экспедиций Брусилова и Русанова, а затем с застрявших во льдах у северо-западных берегов Таймыра ледокольных пароходов гидрографической экспедиции «Таймыр» и «Вайгач». Маршрут каравана из примерно 500 оленей пролегал по неизученной территории, до этого не посещавшейся европейскими путешественниками.

Смутное революционное время заставило семью Бегичевых осесть в Дудинке, поскольку навигация по Енисею и снабжение населения малочисленных поселений практически прекратились.

Весной 1920 г. норвежское правительство обратилось к советскому с просьбой оказать помощь в поисках пропавших матросов из экспедиции Амундсена на судне «Мод» – П. Тессема и П. Кнудсена. По поручению правительства АО «Комсеверопуть» организовало спасательную экспедицию на оленьих упряжках, поручив возглавить её Н. Бегичеву.

Отряду пришлось двигаться по изрезанному морскому побережью Таймыра, обходя и осматривая многочисленные заливы. На мысе Приметном Бегичев обнаружил старое кострище с обгоревшими костями и многочисленными предметами обихода. Спасатели пришли к выводу, что это останки одного из норвежцев, захоронили их и поставили памятный крест. После этого поиски прекратили и в середине октября ушли в Дудинку.

В следующем 1922 году Бегичев принял участие в геологической экспедиции Н.Н. Урванцева, занимавшейся поисками угля для нужд Севморпути. Недалеко от Диксона Бегичев обнаружил стоянку норвежцев с массой брошенных вещей и, главное, почту Амундсена. Рядом с полярной станцией путники наткнулись на скелет одного из потерявшихся в 1919 г. моряков – П. Тессема. Его захоронили, а вещи отправили в Норвегию. За участие в поисках Бегичев и Урванцев были награждены золотыми часами.

К середине 20-х годов жизнь на севере Красноярского края стала налаживаться. Бегичев разработал и представил дудинским властям масштабный план охотничье-промыслового освоения таймырского побережья с организацией сети стационарных зимовок, ему поручили организовать в устье Пясины самую крупную из них. Он охотно взялся за это дело, хотя ему уже пошёл шестой десяток. Однако создать сплочённый коллектив артели из числа промысловиков, привыкших к самостоятельной жизни, не удалось. К зиме подошли с недостроенным домом, дефицитом топлива и продовольствия. Безделье, скука и малая подвижность привели к возникновению цинги в начале 1927 года. Заболевший Бегичев слабел с каждым днём, в апреле перестал подниматься с постели, 18 мая скончался и был похоронен возле зимовья.

В посёлке Диксон в 1964 г. Никифору Алексеевичу поставили памятник. Его именем названо несколько географических объектов: острова Большой и Малый Бегичевы в устье Хатанги, коса в дельте реки Пясины, озеро близ бухты Прончищевой.

**УЛИЦА БЕЛЯКОВА** – небольшая улица в районе Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы, находится в дачном посёлке имени Ларина.



**Беляков Александр Васильевич** (1897–1982) родился в селе Беззубово в Подмосковье (ныне Орехово-Зуевский район) в семье учителя. Детство и юность провёл в Рязани, на родине отца. Окончив гимназию, поступил в Петроградский лесной институт. В армию был призван в 1916 году, окончил Александровское пехотное училище в Москве. Участвовал в Гражданской

войне в составе Чапаевской дивизии, где, кстати, дивизионным инженером служил М.Т. Слепнёв.

В 1921 году Беляков окончил Московскую аэрофотограмметрическую школу, затем некоторое время работал в ней преподавателем. В 1930–1935 гг. – преподаватель, начальник кафедры аэронавигации ВВА им. Жуковского, экстерном окончил Качинскую военную авиационную школу лётчиков.

В июле 1936 г. на самолёте АНТ-25 в качестве штурмана Александр Васильевич совершил беспосадочный перелёт из Москвы через Северный Ледовитый океан и Камчатку на острове Удд в дельте Амура.

Перелёт по «сталинскому маршруту» начался рано утром 20 июля 1936 года. Взлёт с бетонной дорожки Щёлковского аэродрома проводил В.П. Чкалов. Через 9 часов самолёт достиг Баренцева моря и взял курс на крайнюю северо-западную точку Северной Арктики – остров Викторию. Здесь Чкалов повернул под прямым углом и двинулся на восток. Земля Франца-Иосифа, Карское море, Северная Земля, море Лаптевых – 12 изломов маршрута. Только на высоте 4 км машина вышла из облаков. График полёта был нарушен уже на три часа, навалившаяся усталость усугублялась нехваткой кислорода. Его шестичасовой запас решили приберечь к концу полёта.

Несмотря на изначальную предназначенность к дальним рекордным перелётам, АНТ-25 имел очень маленькую и узкую пилотскую кабину. Впереди находилось одно кресло, в которое можно было попасть только сзади, откинув спинку. Когда один лётчик пилотировал, второй спал сзади на маслобаке. Смена длилась 6 часов.

Место штурмана находилось за пилотским, и оно было труднодоступно, там нельзя было выпрямиться в полный рост. Небольшие продуктовые мешки и емкости с водой размещались в крыльях, рядом с бензобаками. Кабина не отапливалась, поэтому экипаж был одет в тёплые, но неуклюжие меховые одежды, сковывавшие движение. Вместо туалета – ведро и резиновые шары для анализов.

Пролетев над горными хребтами Якутии, самолёт к концу второго дня вышел к Охотскому морю и взял курс на Камчатку. С достижением полуострова конечная цель маршрута была выполнена. Но над Петропавловском стояла облачность, а экипажу хотелось установить рекорд дальности, поэтому Чкалов принял решение повернуть на Сахалин.

Это обстоятельство встревожило главкома ВВС Алксниса, который знал, что радиомаяк и радиостанция в Хабаровске остановлены на ремонт, а в вечернее и ночное время долину Амура покрывают густые туманы. Курирующий перелёт Орджоникидзе отдал приказ идти на посадку.

Над Охотским морем стоял обширный циклон с густой облачностью, дождями и туманом. Штурману Белякову приходилось прокладывать маршрут исключительно по счислению. Полёт продолжался на высоте 15 м над водой.

В этот момент экипаж получил из Москвы приказ: садиться при первой возможности. Самолёт подходил с моря к устью Амура. Экстремальное приземление на один из трёх островков, появившихся по курсу, Чкалов совершил в сгущающейся мгле. Ещё 10–15 минут полёта, и полная темнота исключила бы возможность посадки. И так можно считать чудом, что пробег тяжёлой машины по мокрому песку и гальке составил всего 100 м. В конце самолёт развернуло на 90°, лопнула стойка шасси, оторвалось колесо, и машина замерла в десятке метров от берега.

Через день к острову подошёл пароход, доставивший около 500 заключённых и доски для строительства взлётной полосы. Пока прибывшие авиатехники возились с колесом и шасси, полоса была сооружена. На всё ушло 3 дня.

2 августа самолёт перелетел с острова в Хабаровск, а оттуда, с посадками в Чите, Красноярске, Омске, Свердловске и Казани – в Москву. Всем трём членам экипажа присвоили звание Герой Советского Союза (Звёзды № № 9–11). За 56 часов лётчики преодолели 9,4 тыс. км, побив мировой рекорд дальности.

Через год, в июне 1937 г. в составе того же экипажа Беляков на самолёте АНТ-25 участвовал в беспосадочном перелёте Москва – Северный полюс – Ванкувер (США) протяжённостью 8, 5 тыс. км.

В 1936–1939 гг. Беляков – флаг-штурман Авиации особого назначения (АОН), а в 1930–1940 гг. – флаг-штурман ВВС РККА. С 1940 года – заместитель начальника ВВА в Монино, затем – начальник Рязанской высшей школы штурманов ВВС.

В годы Великой Отечественной войны Александр Васильевич продолжал руководить Рязанской школой, весной 1945 г. принимал участие в Берлинской операции в должности главного штурмана 16-й воздушной армии.

После войны – начальник штурманского факультета ВВА в Мо-  
нино. С 1960 г. – в отставке. Но отдыхать не стал, а возглавил во-  
енную кафедру Московского физико-технического института. Он  
автор многих научных трудов по аэронавигации. Похоронен на Но-  
водевичьем кладбище Москвы.

**БЕРИНГОВ ПРОЕЗД** – небольшая улица на севере Москвы в  
районе Свиблово Северо-Восточного административного округа.  
Находится между улицей Амундсена и Енисейской улицей. Назван в  
1964 году в честь знаменитого мореплавателя Витуса Беринга. Преж-  
нее название – Железнодорожная улица бывшего города Бабушкин,  
одно из многих одноимённых, заменили при расширении Москвы.

**НОВЫЙ БЕРИНГОВ ПРОЕЗД** проходит параллельно Берин-  
гову проезду, начинается от Кольской улицы, пересекает Радужную  
улицу и оканчивается на Енисейской улице.



**Витус Беринг** (1681–1741) – военный моряк,  
капитан-командор Российского флота, поляр-  
ный мореплаватель и исследователь. Возглав-  
лял Первую и Вторую Камчатские экспедиции,  
первым вывел российские корабли в открытый  
океан.

Родился в городе Хорсенсе (Дания). Имя по-  
лучил в честь дяди – королевского историогра-  
фа. Отец работал на таможне. В юности Витус  
дважды ходил в Индию на голландских кора-  
блях. В 1703 году окончил Амстердамский морской кадетский кор-  
пус, а через год в чине подпоручика поступил на службу в Россий-  
ский флот.

В 1705–1723 гг. служил на Балтике, нёс дозорную службу, принял в  
Гамбурге и Архангельске и перегнал в Ревель новые военные корабли  
«Перл» и «Селафаил», в составе союзной эскадры ходил под флагом  
Петра I к острову Борнхольм.

С 1723 года Беринг – командир одного из крупнейших кораблей  
«Лесное»<sup>10</sup>. В декабре 1724 года, будучи капитаном 1-го ранга, был

<sup>10</sup> Судно заложено лично Петром I, 90 пушек, экипаж из 800 человек.

утверждён начальником Первой Камчатской экспедиции. Обследовал и нанёс на карту Тихоокеанское побережье Камчатки и Северо-Восточной Азии. Открыл Озёрный полуостров, Камчатский и Карагинский заливы с островом Карагинский, залив Креста, бухту Провидения, остров Святого Лаврентия. В Чукотском море прошёл пролив между Азией и Америкой, позже названный его именем<sup>11</sup>. На следующий год Беринг продвинулся на 200 км к востоку от Камчатки, осмотрел часть Камчатского побережья, открыл Авачинский залив и Авачинскую бухту, впервые была выполнена съёмка 3,5 тыс. км западной береговой черты моря, позже названного Беринговым.

После возвращения в Петербург Беринг предложил план исследования северного побережья Азиатского континента, достижения морем устья Амура, Японских островов и Америки. В 1733 году он был назначен начальником Великой Северной (Второй Камчатской) экспедиции. За 1733–1743 гг. семь отрядов экспедиции нанесли на карту северное и восточное побережья России, внутренние территории Восточной Сибири, разведали пути в Америку и Японию, открыли побережье Северо-Западной Америки, острова Курильской и Алеутской гряд. По указу Сената Беринг наладил регулярную почтовую связь между Охотском, Якутском, Иркутском, Тюменью.

В 1741 г. Беринг на пакет-боте «Святой Пётр» совершил первое российское тихоокеанское плавание к берегам Америки. На обратном пути было открыто несколько островов Алеутской гряды, впоследствии названных Командорскими островами.

Беринг был женат на дочери коммерсанта из Выборга А.Х. Пюльсе. Все его дети остались жить в России. Многократно публиковавшиеся изображения капитан-командора в действительности оказались портретом его родного дяди. В 1991 г. российско-датская экспедиция под руководством Д.И. Шпаро нашла на острове Беринга (Командорские острова) могилу командора. После медицинской экспертизы его останки были перезахоронены на прежнем месте. Профессором В.Н. Звягиным по черепу был реконструирован истинный облик датчанина.

Именем Беринга названы море, пролив, остров, полуостров, река, озеро, ледник, два мыса, исчезнувшая суша (Берингия), некогда соединявшая Азию с Северной Америкой.

---

<sup>11</sup> По некоторым данным, этот пролив за сто лет до Беринга открыли Попов и Дежнёв, но документация затерялась в Якутском архиве.



**УЛИЦА ВОДОПЬЯНОВА** – небольшая улица в районе Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы, находится в дачном посёлке имени Ларина.



**Водопьянов Михаил Васильевич** (1899–1980) – выдающийся российский лётчик родился 18 ноября 1899 года в селе Большие Студёнки (ныне окраина Липецка) в семье крестьянина. Не видя возможности выбраться из нужды, семейство решило перебраться в Иркутскую губернию, где требовались рабочие для прокладки железной дороги. Отец устроился путейцем в Тайшете, а девятилетний Миша стал работать на

подвозке песка.

В 1912 году семья вернулась в Большие Студёнки. Михаил быстро освоил все крестьянские дела: косил, пахал, молотил, ухаживал за скотиной. Но вот образование пришлось ограничить начальной школой. Девятнадцатилетним парнем он увидел в небе аэроплан. Это зрелище настолько поразило Михаила, что он решил вступить добровольцем в ряды Красной Армии и проситься в авиацию. Его просьбу удовлетворили: определили подвозить на телеге бензин к самолётам, одновременно направив в вечернюю школу для взрослых.

Всю гражданскую войну Водопьянов прослужил в дивизионе воздушных кораблей «Илья Муромец». Каждому самолёту полагались два легковых и четыре грузовых автомобиля производства Русско-Балтийского вагонного завода в Риге (Руссобалт). Подвозя бензин, Михаил начал помогать механикам: чистил моторы, подавал инструменты, заносил хвосты. При этом внимательно присматривался к работе опытных сослуживцев. Заодно овладел профессией шофёра.

Кончилась гражданская война. Водопьянов демобилизовался и устроился шофёром в учреждение «Промвоздух», а затем слесарем в мастерскую по ремонту авиадвигателей. Через два года он уже работал бортмехаником в отряде по борьбе с саранчой. Вместе со своими коллегами переделал один из самолётов в учебный, поставив второе управление. Вскоре трое из них получили первые лётные навыки, и их направили в Московскую лётно-теоретическую школу. Таким об-

разом, тернистый путь Водопьянова в пилотское кресло растянулся на 10 лет.

В школе Михаилу Васильевичу довелось учиться с М.И. Шевелёвым (правда, Марка Ивановича вскоре отчислили из-за проблем со зрением). Инструкторами у них были М.С. Бабушкин и М.Т. Слепнёв. Позднее, в 1934 году, Водопьянов вместе со Слепнёвым участвовал в спасении челюскинцев, оба стали одними из первых Героев Советского Союза, а с Шевелёвым и Бабушкиным, также удостоенным звания Героев, в 1937 году пришлось прокладывать воздушный путь на Северный полюс для высадки экспедиции Папанина. Вскоре после этого Водопьянов сменил Шевелёва на посту начальника Полярной авиации. Мир авиаторов тогда был тесен.

Но вернёмся в 20-е годы. Новоиспечённый лётчик боролся с саранчой в южных районах страны, затем служил в почтовой авиации. Не всё получалось гладко. Десятки раз он попадал в аварийные ситуации и с риском для жизни выбирался из них. Зато научился летать в тумане и сплошной облачности, овладел техникой слепого полёта, посадок на неподготовленные площадки.

В 1930 году Водопьянову поручили открыть новую воздушную линию Хабаровск – Сахалин. До места назначения он доехал поездом, получил самолёт и 13 суток пытался завести его мотор в 40-градусный мороз. Ожил двигатель лишь после того, как его накрыли брезентом и полдня отогревали паяльными лампами. Опыт работы на севере приобретался нелегко.

Сахалинской воздушная трасса, самая сложная в стране, стала для Михаила Васильевича подлинной школой выживания. Летом – туманы, осенью и весной – тайфуны, зимой – крепкие морозы. Там же Водопьянов познакомился с И.П. Мазуруком, прибывшим из Средней Азии, и их биографии тесно переплелись.

После Сахалина Водопьянов получил назначение в лётный отряд, развозивший матрицы центральных газет из Москвы в крупнейшие города страны. Особенности этой работы – полёты в любую погоду, к утру газеты должны быть отпечатаны. Водопьянов летал на Р-5, новой для того времени машине. Однако однообразная работа вскоре надоела, и он стал думать о каком-нибудь рекордном перелёте. После долгих разговоров пилоту поручили выполнить рейс из Москвы на

Камчатку и обратно, чтобы показать пригодность нового самолёта к работе в суровых условиях.

Расстояние в 23 тыс. км (равное половине длины экватора) экипаж из двух человек планировал преодолеть за 120 лётных часов, находясь в воздухе непрерывно по 9 часов. До Омска Водопьянов и механик Серёгин долетели без происшествий, но там пришлось провозиться сутки с ремонтом системы водяного охлаждения. Всё это время лётчики не отдыхали и, естественно, сильно устали. Над Байкалом самолёт попал в снегопад и потерпел катастрофу. Командир получил множественные раны головы, а механик погиб. Около месяца Водопьянов пролежал в больнице города Верхнеудинска, затем его перевезли в Москву, в Институт протезирования, так как перелом нижней челюсти трудно поддавался лечению. Всё это заняло несколько месяцев.

Тем не менее Михаил Васильевич не оставил мечту о дальнем перелёте. В авиамастерских он нашёл свой старый самолёт Р-5, который дожидался ремонта, и с помощью молодых энтузиастов-техников превратил его в машину с утеплённой кабиной и дополнительными багажными ящиками на крыльях.

В это время газеты опубликовали сообщения о гибели парохода «Челюскин» во льдах Чукотского моря. Водопьянов загорелся идеей лететь на помощь, но начальство его не поддержало. Случайный визит в редакцию газеты «Правда» свёл его с главным редактором Л.З. Мехлисом, и тот вызвался помочь. Председатель правительственной комиссии В.В. Куйбышев встретился с лётчиком и одобрил его план перелёта на Чукотку, но внёс некоторые коррективы. До Хабаровска Водопьянов должен был добраться поездом, а оттуда лететь в Уэлен. В Хабаровске Михаил Васильевич обнаружил якутских лётчиков В.Л. Галышева, И.В. Доронина и объединился с ними.

Утром 17 марта отряд стартовал на север. Маршрут проходил через Охотск, Нагаево, Гижигу, Каменское и Анадырь. За полгода до этого здесь пролетел Леваневский, но то было летом. Три самолёта то теряли друг друга в непогоду, то объединялись. Движение тормозили снегопады, пурги, повреждения материальной части. Сломанное шасси на самолёте Доронина починили общими усилиями, а вот отказ мотопомпы на машине Галышева требовал длительного ремонта, и Галышев убедил товарищей лететь дальше без него.

11 апреля Доронин первым добрался до Ванкарема, куда из Уэлена переместился штаб спасательных работ. Заправившись и выгрузив всё «лишнее», пилот сразу же улетел в ледовый лагерь челюскинцев. А вот Водопьянову не повезло – он потерял ориентировку и вместо Ванкарема вышел на мыс Северный, где и заночевал на полярной станции. Но этот промах оказался удачей. На Северном имелся запас бензина, Михаил Васильевич заправился «под завязку» и взял с собой запас в канистрах. 12 апреля он перелетел в Ванкарем, где бензина практически не было. За два дня Водопьянов выполнил три рейса в ледовый лагерь и вывез 10 человек.

За активное участие в спасении челюскинцев Михаил Васильевич стал одним из первых Героев Советского Союза. Он перешёл на работу в Управление полярной авиации ГУСМП. В 1935 г. вместе с лётчиком М.Я. Линделем облетел весь северо-восток страны для контроля организации здесь регулярного пассажирского и почтового сообщения. По дороге они нашли и спасли экипаж лётчика В.И. Масленникова, потерпевшего аварию в районе Анадыря.

Вернувшись в Москву после завершения челюскинской эпопеи, начальник Севморпути О.Ю. Шмидт поручил М.И. Шевелёву и М.В. Водопьянову проработать план высокоширотной воздушной экспедиции на Северный полюс с целью высадки там научной дрейфующей станции.

Водопьянов, видимо, был довольно принципиальным человеком. После спасения челюскинцев он легко согласился на просьбу лётчика Ф.Б. Фариха и отдал ему на время свой Р-5 для сезонной работы на Чукотке. Но когда тот бросил машину в тундре из-за незначительной поломки, он серьёзно обиделся и отказался впоследствии иметь дело с Фарихом, хотя тот был одним из самых опытных полярных лётчиков. Через год Водопьянов пригласил для первого полёта на Землю Франца-Иосифа другого известного авиатора – В.М. Махоткина. Но когда тот начал проявлять самостоятельность в решении некоторых принципиальных вопросов, не взял его в полярную экспедицию.

За участие в высадке экспедиции СП-1 на Северный полюс Михаил Васильевич получил второй орден Ленина. Но никто из лётчиков, участвовавших в высадке папанинцев, не подозревал, что через два месяца им придётся вновь оказаться на острове Рудольфа для поисков пропавшего экипажа С.А. Леваневского. Вначале туда вылетели

экипажи А.Д. Алексеева, М.В. Водопьянова и В.С. Молокова под общим руководством М.И. Шевелёва. Спасательные работы осложнялись наступлением полярной ночи и плохой погодой. Тем не менее Водопьянов долетел до той точки за полюсом, откуда была послана последняя радиограмма Леваневского, но никаких следов не обнаружил.

1938 год был трудным для Полярной авиации и для Главсевморпути в целом. Почти всё руководство обвинили во вредительстве, многих из них репрессировали. Начальника УПА М.И. Шевелёва назначили заместителем О.Ю. Шмидта по морским делам, а на его место назначили М.В. Водопьянова. Однако жизнь показала, что этот выдающийся пилот не годится в администраторы. Он пробыл начальником УПА ГУСМП всего с февраля по май 1938 г., после чего его заменил И.П. Мазурук, вернувшийся после годовичного дежурства на острове Рудольфа для подстраховки папанинцев. А Михаил Васильевич вновь перешёл на лётную работу.

В 1939 г. экипажи Водопьянова и Мазурука (последний сочетал административную и лётную деятельность) осуществили первые пассажирские рейсы по сквозной трассе Москва – Анадырь – Москва. Использовались «полюсные» самолёты АНТ-6, они были надёжны, но не имели даже минимального комфорта. До 40 пассажиров размещались в холодном фюзеляже и даже в крыльях центроплана.

С началом Советско-финляндской войны Водопьянов обратился к наркому Ворошилову с просьбой об участии в боевых действиях, ссылаясь на большой опыт полётов в зимних условиях.

В состав отряда М.В. Водопьянова вошли военные машины ТБ-3, на которых летали пилоты из Нарьян-Мара, а также два «полюсных» АНТ-6 («Н-170» и «Н-172»), на которых прилетели на фронт сами Водопьянов и Мазурук. Они успешно бомбили транспортные узлы и другие крупные цели, участвовали в перевозке грузов и раненых. Первоначально летали по ночам, но по мере накопления нужного опыта стали летать и днём. За участие в боевых действиях М.В. Водопьянов был награждён орденом Красного Знамени.

В июне 1941 г. Михаил Васильевич подал заявление о добровольном зачислении в действующую армию, поскольку на работников Главсевморпути распространялась бронь, и Папанин резко пресекал попытки полярников уйти на фронт.

Водопьянову поручили сформировать из гражданских лётчиков 81-ю дальнебомбардировочную дивизию. Перед дивизией поставили задачу совершить налёт на Берлин. Но сборные экипажи не успели ни отработать взаимодействие между собой, ни освоить новые самолёты ТБ-7 и Ер-2, так что операция получилась неудачной, дивизия понесла большие потери. Самолёт Водопьянова, лично участвовавшего в этой операции, был сбит, и Михаил Васильевич с трудом добрался до «своих» через линию фронта.

По возвращении в Москву комдива вызвали в ГКО для объяснений. Командование ВВС, считая его погибшим, свалило на Водопьянова всю вину за неудачу. Сталин, до этого хорошо относившийся к Водопьянову, поставил вопрос о снятии его с должности. Командиром дивизии назначили А.Е. Голованова, в прошлом также летавшего на Севере. Михаил Васильевич остался в дивизии на должности командира корабля. Пожалуй, он был единственным генералом, Героем Советского Союза, летавшим в этой должности постоянно, а не для поддержания лётной формы или получения очередного ордена.

Водопьянов совершил множество вылетов в глубокий тыл врага, бомбил Кенигсберг, Данциг и другие города. Однако осенью 1943 г. он попал в автомобильную аварию, четыре месяца пролежал в госпитале, а затем был отправлен военпредом на авиазавод.

В 1946 г. знаменитый лётчик вышел в отставку и вернулся на лётную работу в Полярную авиацию. Весной 1948 и 1949 г. он координировал деятельность авиаторов в секретных высокоширотных воздушных экспедициях «Север-3» и «Север-4».

Надо признать, что аварии и катастрофы не обходили стороной Водопьянова. Вспомним случай на Байкале, налёт на Берлин, автоаварию в конце войны. В октябре 1949 г. самолёт Си-47 (командир Б.С. Осипов), на котором Михаил Васильевич был в качестве инспектора, попал в аварию.

Из воспоминаний врача В.Г. Воловича: «Я разрезал бинты и снял повязку. Ну и ну! От левой брови через лоб, пересекая голову почти до самого затылка, зияла рваными краями широкая рана. Кожа до самой кости была сорвана напроочь. Но кровотечение прекратилось. Однако серьёзно встревожили тёмные, почти чёрные кровоподтёки вокруг глаз, так называемые «очки», которые нередко являются признаками внутренней травмы черепа.

Я аккуратно промыл рану перекисью водорода и, к своей радости, при самом тщательном осмотре не обнаружил никаких повреждений костей черепа. Успокаивало также отсутствие следов кровотечения из ушей и носа, а главное, что мой пациент ни разу не терял сознания».

В 1958 году в районе Полюса недоступности начала работу дрейфующая станция «СП-2». Её открытию предшествовала большая работа авиаторов под общим руководством М.В. Водопьянова. Осенью того же года лётчики выполнили дополнительный рейс на эту станцию, доставив с Чукотки продовольствие, вездеход и врача В.Г. Волочича. Весной 1954 года, после долгой и тщательной подготовки, в которой принял участие и Михаил Васильевич, были организованы дрейфующие станции «СП-3» и «СП-4».

Последний раз Водопьянов летал в Арктику в 1969 году в качестве пассажира – медики уже не разрешали ему управлять самолётом, но ветерана Полярной авиации тянуло в знакомые места. С рейсового ИЛ-18 он пересел на ЛИ-2, незаменимый в условиях Крайнего Севера на тот момент. Экипаж имел задание развезти почту по полярным станциям, где с посадкой, где со сбросом. За время этой поездки Водопьянов посетил Воркуту, Диксон, Норильск и Певек, ознакомился с новыми горнопромышленными предприятиями, аэропортами и морскими портами.

В последующие годы, живя в Москве, Михаил Васильевич продолжил свою литературную деятельность, стал членом Союза писателей СССР. Дебютировав как писатель в 1934 году в коллективном сборнике «Как мы спасали челюскинцев», он написал позднее ещё 14 книг, издававшихся 18 раз. По пьесе «Мечта пилота» в 1937 году московским Реалистическим театром был поставлен спектакль «Мечта». Герой Советского Союза М.В. Водопьянов избирался депутатом Верховного Совета СССР в 1937–1946 гг., был награждён 9-ю орденами. Скончался он 11 августа 1980 г. и был похоронен на Троекуровском кладбище Москвы.

В 2014 г. на западной окраине Ходынского поля (бывшего Центрального аэродрома Москвы) был открыт памятник М.В. Водопьянову. Знаменитый лётчик изображён в полный рост, в лётной форме, со взглядом, устремлённым на юг (на Северном полюсе любой меридиан ведёт на юг). Этим памятником была заложена Аллея Героев-лётчиков, прославивших Россию.



**У́ЛИЦА МА́РШАЛА ГОЛОВА́НОВА** – улица бульварного типа в районе Марьино Юго-Восточного административного округа Москвы, проходит между улицей Перервой и Батайским проездом.



**Голованов Александр Евгеньевич** (1904–1975) – известный советский лётчик и военачальник, родился в Нижнем Новгороде, в восьмилетнем возрасте поступил в Александровский кадетский корпус. В Красной Армии с мая 1919 года, участник Гражданской войны. В 1924–1933 гг. работал в органах ОГПУ. В 1932 году окончил школу Осоавиахима и до 1941 года работал в ГВФ.

С 1935 года Голованов – начальник Восточно-Сибирского управления ГВФ, открывал новые воздушные линии в Якутии, сам часто летал по трассе Иркутск – Якутск в качестве линейного лётчика. Затем был переведён в Московское управление ГВФ шэф-пилотом эскадрильи особого назначения. Участвовал в боях на Халхин-Голе и в войне с Финляндией. С февраля 1942 года – командующий Авиацией дальнего действия, с 1944 года – командующий 18-й воздушной армией, в 1946–1948 гг. вновь командовал Дальней авиацией.

Слово журналисту Ю.А. Остапенко, в своё время редактору газеты «Воздушный транспорт» и журнала «Самолёт»:

«Начальник Восточно-Сибирского управления гражданской авиации А.Е. Голованов из своих достоверных источников узнал, что предстоящей ночью (это было в феврале 1938 г.) его будут брать. Спасения от этого ужасного слова не было. Но Голованов решил рискнуть. Спасение он видел только в одном – доложить товарищу Сталину о вопиющем недоразумении, и тогда всё рассосётся. Александр Евгеньевич рискнул».

По словам журналиста, Голованов взял самолёт у военных и рванул на запад. Причём летел ночами, придерживаясь Транссиба, приземляясь только на военных аэродромах. Добрался до Москвы, дозвонился до Сталина (почему не из Иркутска?). В итоге был назначен командиром дальнебомбардировочного полка, участвовал в Советско-финляндской войне и по её итогам подал Сталину дельную записку о реорганизации Дальней авиации, которую и возгла-

вил, став Главным маршалом авиации (и сменив М.В. Водопьянова) в 1942 году.

Из воспоминаний М.И. Шевелёва, бывшего при Голованове начальником штаба АДД: «Когда я на Военном совете пытался изложить свои мысли о необходимости радиолокации, о том, что нужно думать о перспективе, то встречал непонимание. Голованов подшучивал: «Ну, фантазии начальника штаба начинаются!». Но вскоре трения между мной и командующим стали частыми, а затем и серьёзными.

Командир он был действительно хороший, сыграл большую роль в создании Авиации дальнего действия. Но бывает так: человек силой обстоятельств оказывается вознесённым высоко, и у него естественно возникает психологическая установка, что дело не в том, что создались объективные условия, которые помогли вывести его на гребень волны, а что в этом только его заслуга. И некоторые люди теряют к себе критическое отношение».

После смерти Сталина Голованов отправил в отставку, хотя ему исполнилось только 50 лет (маршала считали любимчиком вождя). Начальник ГУСМП В.Ф. Бурханов, моряк по профессии, взял его к себе помощником по авиационным вопросам. Что это, желание помочь попавшему в опалу или выполнение указания свыше? Более реальным представляется второе, поскольку в Гласевморпути работали такие прославленные полярные асы, как М.В. Водопьянов, И.П. Мазурук, В.И. Аккуратов. Голованов же опытом полётов в Арктике не обладал. Сложилась пикантная ситуация: в 1956 году на должность начальника Полярной авиации вернули М.И. Шевелёва, от которого в 1944 году Голованов постарался избавиться. Теперь же он сам попадал к нему в подчинение. Хорошо ещё, что Марк Иванович был незлопамятен.

Из воспоминаний пилота А.А. Лебедева:

«В годы войны А.Е. Голованов в звании маршала командовал Авиацией дальнего действия. Был он человеком весьма решительным, но по-интеллигентски стеснительным. После отбытия Бурханова в Москву он фактически возглавлял высокоширотную воздушную экспедицию (ВШВЭ «Север-7», 1955 г. – Ю.Б.). Но необходимость руководить прославленным Мазуруком его, по-моему, постоянно смущала. Даже в пилотскую кабину он заходил крайне редко, а в разговоре то

и дело деликатно откашливался». Судя по воспоминаниям других авторов, особой стеснительностью Голованов до увольнения из армии не отличался. Видимо, крепко «ударило» его после смерти Сталина. Так что он, Главный маршал авиации, старался не беспокоить генерал-майора. Но в Авиации дальнего действия память об Александре Евгеньевиче ещё жива. Один из стратегических бомбардировщиков Ту-95 носит имя «Александр Голованов».

**УЛИЦА ГРОМОВА** – небольшая улица в посёлке имени Ларина района Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы, проходит от улицы Фёдорова до улицы Слепнёва.



**Громов Михаил Михайлович** (1899–1985) родился 23 февраля в Твери, в семье военного врача. Окончил московское реальное училище, увлекался авиамоделизмом. Поступил в Императорское техническое училище, но разносторонность интересов влекла его то в живопись, то в тяжёлую атлетику, где он добивался заметных успехов.

В 1917 году Громов призвали в армию. Окончив курсы телеграфистов и авиационные теоретические курсы при МВТУ, он поступил в Московскую лётную школу, где быстро овладел техникой полётов на самолётах «Морон» и «Ньюпор». Участвовал в Гражданской войне, в разведывательном отряде Восточного фронта.

В 1920–1922 гг. Громов являлся лётчиком-инструктором, начальником отделения 1-й Московской авиашколы и Серпуховской высшей школы воздушного боя, в то же время стал чемпионом страны по тяжёлой атлетике.

Более достойную точку своего применения Михаил Михайлович нашёл в 1924 году, когда был утверждён лётчиком-испытателем Научно-опытного аэродрома под Москвой. На самолёте Р-1 участвовал в групповых перелётах Москва – Пекин, Пекин – Токио, по замкнутому маршруту Москва – Кёнигсберг – Берлин – Париж – Рим – Вена – Варшава – Москва.

С апреля 1930 г. лётчик-испытатель, командир авиаотряда, шеф-пилот ЦАГИ. Поднял в небо и провёл испытание практически всех самолётов ОКБ Туполева, созданных в 30-е годы, с кажущейся лёгкостью выходя из многочисленных критических ситуаций.

В ответ на доктрину итальянского генерала Д. Дуэ о превосходстве в будущей войне бомбардировочной авиации советское правительство поручило авиаконструкторам взяться за постройку тяжёлых машин с дальностью полёта не менее 10 тыс. км. В результате в 1932 году в КБ Туполева появился трёхместный АНТ-25 (РД) с размахом крыла 34 м, вдвое превышающим длину машины. Рабочее проектирование осуществляла бригада П.О. Сухого, испытание поручили М.М. Громову.

На первых порах самолёт с двигателем АМ-34 конструкции А. Микулина не обеспечивал требуемых показателей, но с модернизированным двигателем АМ-34Р удалось достичь дальности полёта 11 тыс. км. Кропотливая доводка продолжалась более года. Гофрированную обшивку крыльев и оперения обтянули полотном и покрыли лаком, двигатель оснастили редуктором, установили трёхлопастный пропеллер изменяемого шага. Экипажи двух опытных машин возглавляли М.М. Громов и А.Б. Юмашев. Исследовали расход топлива при различных режимах полёта, на разных скоростях, высотах и нагрузках.

Успешный беспосадочный полёт по маршруту Москва – Севастополь – Москва позволил заговорить об установлении мирового рекорда дальности по замкнутому кругу. Но только третья попытка, произведённая в середине сентября 1934 года, увенчалась успехом. Экипаж Громова за 75 часов преодолел 12,4 тыс. км по маршруту Москва – Рязань – Тула – Москва. Это был мировой рекорд. Громов стал восьмым по счёту Героем Советского Союза.

Мечталось о рекорде по прямой. Политбюро утвердило предложение Громова о полёте в Южную Америку через Северную Африку. Но когда подготовка вошла в решающую стадию, Михаил Михайлович попал в госпиталь с язвенным кровотечением, и был на год отстранён от полётов.

И тут неожиданно появился С.А. Леваневский, стремительно набравший популярность после спасения в начале 1933 г. американского лётчика-рекордсмена Дж. Маттерна и получения в составе первой семёрки звания Героя Советского Союза за спасение челюскинцев. 11.06.1937 г. Политбюро постановило «утвердить... разрешить полет экипажу в составе т.т. Громова, Юмашева, Данилина по маршруту

Москва – Северный полюс – США одновременно с полетом экипажа т.т. Чкалова, Байдукова и Белякова». К полету через полюс экипажи Громова и Чкалова готовились одновременно. Однако первым по решению правительства должен был лететь Чкалов. Более того, мотор с машины Громова как более надежный был переставлен на АНТ-25 Чкалова. Громов и его товарищи были огорчены, но продолжали подготовку. Они решили не повторить, а развить успех чкаловского экипажа и побить мировой рекорд дальности полета по прямой. Для этого после долгих расчетов увеличили на полтонны запас топлива.

Тем не менее расскажем о перелёте Громова в США. Вылет с Щёлковского аэродрома состоялся через месяц после полёта Чкалова, в 3 часа утра 12 июля. Маршрут пролегал восточнее чкаловского, ближе к островам Колгуев и Новая Земля. На подходе к Земле Франца-Иосифа самолёт попал в зону мощного циклона, которую пришлось преодолевать вслепую почти два часа на высоте 4,5 км, испытывая значительное обледенение.

На полюс вышли в расчётное время, на три часа быстрее экипажа Чкалова. Ещё через 5 часов самолёт достиг Канадского архипелага. Позади осталось 6 тыс. км, но для установления рекорда предстояло пройти ещё столько же. Из воспоминаний М.М. Громова:

«И тут началось обледенение! Весь самолёт задрожал – значит, и винт покрылся ледяной коркой. Включили антиобледенители, но они мало помогли. Пришлось опуститься до трёх с половиной тысяч. Обледенение не прекращается. Ниже нельзя – там горы. Посоветовавшись, решили изменить курс и обойти циклон. Почти три часа Андрей вёл самолёт вслепую, в условиях шторма и обледенения. Это стоило огромных затрат сил, и я сменил его за штурвалом. Два раза мы подходили к Сиэтлу, и оба раза циклон заставлял нас менять курс и искать новое решение. Но от борьбы за рекорд мы не отказались».

Через 50 часов полёта экипаж взял курс на юго-запад, к Тихоокеанскому побережью и, достигнув Сан-Франциско, установил новый мировой рекорд дальности по прямой.

Москвичи торжественно встречали героев-лётчиков. В их честь был устроен приём в Большом Кремлёвском дворце. А.Б. Юмашеву и С.А. Данилину было присвоено звание Героев Советского Союза. М.М. Громов, уже имевший это звание, был награждён орденом Ле-

нина. Международная авиационная федерация (ФАИ) удостоила их своей высшей награды – медали Анри де Лаво.

Сразу после начала Великой Отечественной войны М.М. Громов возглавил делегацию авиаторов, направленную в США для переговоров по вопросам поставок. С декабря 1941 г. – он командир авиадивизии на Калининском фронте. До конца войны генерал-лейтенант Громов неизменно оставался в строю.

В 1946–1949 гг. Громов был заместителем командующего Дальней авиации, затем – начальником Управления лётной службы Минавиапрома. С 1955 г. – в запасе. В 1959–1961 гг. он являлся председателем Федерации тяжёлой атлетики СССР, написал книгу воспоминаний «Через всю жизнь». Скончался Михаил Михайлович в 1985 году, похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

**ПРОЕЗД ДЕЖНЁВА** – улица на севере Москвы, находится в районе Южное Медведково (Северо-Восточный административный округ) между улицей Менжинского и Северным бульваром, соединяет Бабушкинский район и район Отрадное. Назван в 1964 году в честь русского землепроходца Семёна Дежнёва.



**Дежнёв Семён Иванович** (ок. 1605–1673) – русский путешественник, землепроходец, мореход, исследователь Северной, Восточной Сибири и Северной Америки, казачий атаман, торговец пушнинаой. Родился в деревне Осиновская Волоко-Пинежской волости Двинского уезда в крестьянской семье. Уйдя из родных мест, сначала нёс казачью службу в Тобольске, затем в Енисейске, однако его постоянно влекло в «неведомые земли». В 1638 г. в составе отряда Петра Бекедова перебрался в Ленский острог, который был центром обширного Якутского воеводства (ныне город Якутск).

Начиная с 1640 года Дежнёв неоднократно участвовал в походах по Восточной Сибири. В них он чаще всего был сборщиком ясака, в чём помогало умение сблизиться с местным населением.

В 1640–1641 гг. Дежнёв в составе отряда Дмитрия Зыряны был направлен на реку Яну. Сбор ясака прошёл успешно, но на обратном пути в стычке с ламутами Дежнёв был ранен. Вскоре после это-

го он в отряде Михаила Стадухина отправился в район реки Индигирки, по ней казаки перебрались на реку Мому, а в июне 1643 г. вышли на коче в Северный Ледовитый океан. Так Дежнёв стал мореплавателем.

Осенью 1643 г. отряд Стадухина прошёл на коче из устья Индигирки в устье Алазеи, где встретился с отрядом Зыряны, прибывшим сюда ранее. Казаки были удивлены, встретив в низовьях этих рек какие-то русские поселения, жители которых сохранили традиционный образ жизни, дома, одежду, язык и не смешались с коренным местным населением. Откуда они приплыли и когда – оставалось загадкой. Сами же переселенцы утверждали, что их предки пришли сюда не менее сотни лет назад по морю.

Каждый раз, достигнув какого-нибудь рубежа, казаки узнавали от местных жителей о новых богатых землях, лежащих на востоке за горизонтом. Очередным таким вожделенным объектом стала река Колыма. Летом 1644 года группа казаков, в составе которой был Стадухин, переместилась на коче в устье Колымы. Дежнёв пришёл туда по суше.

Вскоре здесь был основан Нижнеколымский острог, ставший центром организации следующих походов. Ещё во время плавания из Оймякона Дежнёв, узнав о существовании на юго-востоке реки Охоты, задумался о землях, лежащих между ней и Колымой.

Дежнёв прожил в Нижнеколымске до 1647 года. К этому времени особый интерес стала вызывать река Анадырь, богатая пушшиной и моржовой костью. К лету 1647 года была подготовлена новая экспедиция во главе с Федотом Поповым, и Дежнёв подал челобитную о включении его в экспедицию в качестве ответственного за сбор пушнины.

Фактически же он стал одним из руководителей похода.

Попытка пройти морем на Анадырь в 1647 году потерпела неудачу и была повторена на следующий год. В 1648 году в морское путешествие отправились 7 кочей, на которых находились 90 человек. Крайнюю восточную оконечность Азии, которую Дежнёв назвал «Большим Каменным Носом», обогнули только три коча, которые возглавляли Дежнёв, Попов и Анкудинов. В проливе коч Анкудинова потерпел крушение, команда перебралась на коч Попова, и дальнейшее плавание проходило уже на двух судёнышках.



Дежнёв, будучи наблюдательным человеком, хорошо запомнил, а впоследствии и описал некоторые географические особенности восточной оконечности Азии. Представляется, что он прекрасно понимал значение своего открытия.

Штурм разделил суда. Коч Дежнёва, на котором находилось 25 человек, выбросило на берег значительно южнее устья Анадыря, а коч Попова, унесённый к Камчатке, пропал без вести. Так судьба из трёх первооткрывателей пролива сохранила одного – Дежнёва. Отряд его в течение 10 недель добирался до устья Анадыря. После тяжёлой зимовки уцелевшие 12 человек во главе с Дежнёвым летом поднялись на лодках вверх по Анадырю и в среднем его течении основали Анадырский острог, управляющим которым стал Дежнёв. Был обследован Анадырский лиман, где открыл богатые лежбища морского зверя, собрано для казны много пушнины и клыков моржа. Считая цели своей многолетней экспедиции достигнутыми, Дежнёв начал хлопотать о замене и разрешении вернуться в Якутск. Смена состоялась в 1659 году. С группой промышленников он перевалил через Анжуйский хребет, достиг Колымы и перезимовал там, морем перебрался в устье Лены, перезимовал в Жиганском остроге и лишь в 1662 году добрался до Якутска, а в 1664 году с богатой добычей для казны прибыл в Москву.

В 1665 году Дежнёв был произведён в казацьи атаманы и получил назначение в Якутск. Прослужив там ещё 5 лет, он вновь вернулся в Москву, где скончался в 1673 году. Основная заслуга полярного землепроходца в том, что им был открыт и подробно описан проход из Ледовитого океана в Тихий, составлен его подробный чертеж. Несмотря на то, что карты, разработанные Семеном Ивановичем, были очень упрощёнными, они имели большое практическое значение. Пролив, открытый Семеном Ивановичем, стал точным свидетельством того, что Азия и Америка разделены морем. Кроме того, экспедиция под руководством Семена Дежнева впервые добралась до устья реки Анадырь, где были открыты залежи моржей. Географические открытия Дежнёва очень скоро стали достоянием российской науки. Правоту его выводов окончательно подтвердили Камчатские экспедиции В.И. Беринга и А.И. Чирикова.

В память о Дежнёве установлено несколько памятников. Особенно много их в Якутии.

Так, на берегу реки Колымы в 1957 году установлен трёхметровый обелиск с надписью: «Отважным землепроходцам-первооткрывателям Колымы: Семёну Дежнёву, Михаилу Стадухину, Дмитрию Зыряну, Ивану Ерастову, Федоту Попову, Герасиму Анкудинову, Исаю Игнатъеву, Семёну Моторе и другим в честь 325-летия вхождения Якутии в состав Российского государства».

В посёлке Зырянка стоит гранитный столб с копией коча XVII века наверху. Открыт 7 ноября 1967 года.

На мысе Дежнёва установлен в 1910 году деревянный крест. На медной доске надпись на русском и английском языках: «Памяти Дежнёва. Крест сей воздвигнут в присутствии Приамурского генерал-губернатора Унтербергера командой военного транспорта «Шилка» под руководством капитана 2 ранга Пелль и офицеров судна. 1 сентября 1910 г. Мореплаватели приглашаются поддерживать этот памятник».

На мысе Дежнёва установлен в 1956 г. памятник-маяк, представляющий собой облицованную мраморной крошкой четырёхгранную башню-obelisk высотой более 16 метров с бронзовым бюстом Дежнёва. На лицевой стороне чугунная доска с текстом: «Семён Иванович Дежнёв, родился около 1605 г., умер в 1673 г.». На боковых гранях изображения, иллюстрирующие продвижение Дежнёва с Индигирки до Алазеи, от Алазеи до Колымы и от Колымы до Берингова пролива. Возведен памятник Дежнёву и на его родине в Великом Устюге.

Именем Дежнёва назван ряд географических объектов: мыс на северо-восточной оконечности Азии, островок в море Лаптевых, ледник на острове Октябрьской Революции (Северная Земля), острова в архипелаге Норденшельда, банка в море Лаптевых, залив на острове Земля Александры (Земля Франца-Иосифа). В 1965–1995 годах в состав Северного флота СССР и России входило океанографическое исследовательское судно «Семён Дежнёв». В 1971 году был спущен на воду ледокол «Семён Дежнёв». В честь знаменитого землепроходца названы улицы во многих городах России.

**УЛИЦА ДОРОНИНА** находится в районе Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы, название перенесено в ноябре 2016 года с ныне упразднённой улицы в городе Бабушкине.



**Доронин Иван Васильевич** (1903–1951) – известный полярный лётчик, один из первых Героев Советского Союза, Родился 5 мая 1903 г. в селе Каменка Николаевского уезда Самарской губернии<sup>12</sup>.

Его отец умер рано, и мать после нескольких лет вдовства вторично вышла замуж. Отчим, сразу невзлюбивший пасынка, взвалил на него все заботы о единственной в хозяйстве лошади. Учиться в семилетке пришлось в свободное от работы время.

Окончив школу, Иван хотел продолжить образование, но отчим воспротивился. Чтобы не забыть пройденное, юноша вновь начал посещать старшие классы. Упорство в конце концов победило, и его отпустили в уездный город Балаково для учёбы в десятилетке.

Получив аттестат, Иван вместе с двумя товарищами «двинул в Питер», мечтая поступить в институт. К сожалению, на экзамены они опоздали, но, чтобы не терять времени, устроились на ускоренные курсы морских техников. Шёл 1920 год.

Осенью нескольким слушателям предложили держать экзамены в военно-морское училище, выпускавшее специалистов среднего звена, и Доронин с радостью подключился к занятиям. Позже в училище пришла телеграмма с предложением перевести нескольких курсантов в морскую авиацию. Так Иван Васильевич стал слушателем Егорьевской авиационно-теоретической школы, откуда был переведён в Севастопольскую школу морских лётчиков, окончил её одним из лучших и в 1930 году, после демобилизации, был направлен в распоряжение общества «Добролёт». Здесь Доронин стал работать в экипаже прославленного полярного лётчика Б.Г. Чухновского, обслуживавшего суда Карской экспедиции. По завершении навигации его перевели пилотом на трассу Иркутск – Бодайбо – Якутск Управления Сибирских воздушных линий, где он работал с 1931 по 1934 год, приняв участие в открытии новой линии Якутск – Среднекан (Колыма), проходившей через Верхоянский хребет.

---

<sup>12</sup> Ныне Пугачёвский район Саратовской области.

К началу челюскинской эпопеи И.В. Доронину исполнилось 30 лет, он имел девятилетний пилотский стаж и безаварийный налёт в 300 тыс. км. Неудивительно, что вместе с ветераном якутской авиации В.Л. Галышевым он был включён в состав спасательной экспедиции. 1 марта 1934 г. Иван Васильевич с двумя механиками направился по железной дороге во Владивосток, чтобы объединиться там с отрядом Н.П. Каманина и на пароходе «Смоленск» отплыть на Чукотку. Однако выехавший туда ранее В.Л. Галышев сообщил, что Каманин не стал дожидаться якутян.

Из Москвы поступило распоряжение перехватить в Хабаровске самолёты,двигающиеся по железной дороге «малой скоростью», и лететь на Чукотку самостоятельно. Пока ожидали прибытия платформ с техникой, к ним присоединился прилетевший из Москвы экипаж М.В. Водопьянова. Так сформировалась лётная хабаровская группа: Галышев и Доронин на «Юнкерсах» и Водопьянов на отечественном Р-5. Руководителем предстоящего перелёта избрали старшего по возрасту и самого опытного Галышева.

Из четырёх авиагрупп, принимавших участие в спасении челюскинцев, хабаровской группе предстояло преодолеть наиболее длинный путь до Ванкарема – около 5 тыс. км. К тому же они стартовали позже всех, только 17 марта. На этом долгом и трудном пути лётчикам пришлось испытать на себе все капризы северной природы: сильные ветры, снежные метели, туманы.

В бухте Нагаево пришлось задержаться на 5 суток из-за пурги. На культбазе Каменской посадочную площадку полностью занесло рыхлым снегом, и кому-то надо было рискнуть сесть первым, чтобы обеспечить безопасную посадку остальным. Первым приземлился Доронин, ударился о снежный надув, дал газ, рванул штурвал на себя, снова сел и налетел на другой бугор. Снесло шасси, и самолёт лёг на фюзеляж. Выскочив из машины, Доронин с механиком легли на снег, изобразив запрещающий знак. Галышев и Водопьянов совершили удачную посадку неподалёку.

Доронин уговаривал спутников не дожидаться его и лететь дальше, но те отказались. Общими усилиями за несколько часов заменили стойки шасси, но началась пурга, продолжавшаяся 5 суток. Жили в фюзеляжах, постоянно откапывая машины из снега.

Только 4 апреля удалось перелететь в Анадырь, где пурга задержала ещё на 6 суток. Таким образом, из 24-х дней, прошедших после старта из Хабаровска, 16 ушло на ожидание погоды.

Из Анадыря группа вылетела только 11 апреля, но сразу же пришлось снова приземляться – отказала бензиновая помпа на двигателе самолёта Галышева. Ремонт предстоял капитальный, и так как каждый день был важным для спасения челюскинцев, Водопьянов и Доронин решили, оставив Галышева, двигаться не вдоль побережья, а напрямую через хребет, где зимой самолёты ещё не летали. Это было опаснее, но зато вдвое короче. Первым вылетел Доронин, погрузивший на борт сварочный аппарат для ремонта машины Ляпидевского. В 35-градусный мороз он успешно преодолел хребет и вышел к побережью у Ванкарема. Приземлившись и выгрузив сварочный аппарат с механиком, Доронин сразу же стартовал к ледовому лагерю, куда перед ним вылетели Каманин и Молоков.

Иван Васильевич увидел дым от сигнального костра челюскинцев километров за десять. Благополучно сел на ледовом аэродроме, взял на борт четырёх человек и пошёл на взлёт. Внезапно у самолёта подломилась стойка шасси, повреждённая ещё в Каменском. Всё-таки для более тяжёлого «Юнкерса» взлётная полоса была маловата. Расстроенный пилот отрулил свою машину на край льдины, чтобы не мешать другим. При помощи зимовщиков ему удалось за день отремонтировать стойку, но, чтобы не перегружать машину, пришлось взять на борт всего двух человек.

Больше Доронину не пришлось слетать в лагерь челюскинцев. Работу успешно закончили менее прихотливые самолёты Р-5 пилотов Водопьянова, Каманина и Молокова. А Иван Васильевич перебрасывал спасённых из Ванкарема в Уэлен и бухту Провидения. Всего он совершил 7 таких рейсов и перевёз 30 человек. 1 мая все авиаторы и зимовщики встретили в Уэлене.

После возвращения с Чукотки Доронин поступил на инженерный факультет Военно-воздушной академии имени Жуковского, по окончании учёбы был назначен начальником лётно-испытательной станции Центрального аэродрома имени Фрунзе<sup>13</sup> на Ходынском поле. При его непосредственном участии проходили испытания многих типов самолётов.

---

<sup>13</sup> Аэродром располагался на Ходынском поле.

В октябре 1941 г. Доронин возглавил лётно-испытательную станцию на авиазаводе № 1, эвакуированом из Москвы в Куйбышев и возобновившем выпуск боевых машин. Когда немцев отогнали от Москвы, было решено организовать ремонт самолётов в оставшихся на Ходынском поле мастерских, переименовав их в авиазавод № 30. Коллектив завода набрали в основном из 14-летних выпускников ремесленных училищ, для которых поставили у станков деревянные ящики-подставки. И эти ребячьи руки возвращали в строй транспортные самолёты, привозившие после полётов на фронт сотни пробоин. Пропуск на вылет им давала лётно-испытательная станция, возглавляемая Дорониным.

Позднее Ивана Васильевича перевели на должность начальника испытательной станции на авиазавод № 301, располагавшийся в подмосковных Химках. Здесь выпускали более сложные конструктивно истребители А.С. Яковлева, требующие тщательных испытаний и доводок. Ответственность за их боеготовность нёс начальник станции.

В 1947 году полковник И.В. Доронин вышел в отставку по болезни, жил в Москве. Судьба оказалась несправедливой по отношению к нему. Несмотря на 5 орденов и высшее академическое образование, он даже не получил генеральского звания и был уволен в запас в возрасте 44 лет. В отличие от других участников челюскинской эпопеи он не избирался в руководящие органы страны. Именами первых Героев улицы в Москве были названы ещё в 1936 году, и лишь Доронин удостоился этой чести только в 1964 г., через 13 лет после смерти. Скончался Иван Васильевич 2 февраля 1951 г., в возрасте 48 лет. Похоронен на Новодевичьем кладбище Москвы.

**УЛИЦА КАМАНИНА** – небольшая улица в посёлке им. Ларина района Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы.



**Каманин Николай Петрович** (1908–1982) родился 18 октября 1909 года в городе Меленки Владимирской губернии. Отец работал сапожником в артели. Умер от тифа. Мать была домохозяйкой, а после смерти мужа работала ткачихой на текстильной фабрике. Будучи вдовой, она в

годы гражданской войны, разрухи и голода сумела вырастить пяти-  
рых детей и дать всем им образование.

Николай рано оказался предоставленным самому себе. Мать работала посменно, у неё не оставалось времени, чтобы заниматься воспитанием сына. В возрасте 14 лет он услышал на школьном собрании о создании ячейки «Общества друзей воздушного флота» и отдал в фонд авиации полтинник, полученный на завтраки.

Решив поступить после девятилетки в авиашколу, юноша опасался, что его могут не принять из-за молодости. Пришлось приписать себе год<sup>14</sup>. Пройдя отборочную комиссию, Николай был принят в Ленинградскую лётно-теоретическую школу ВВС. Курсанты занимались до 10 часов в сутки. Практические полёты ждали их в Борисоглебске. Каманин стал старшим лётной группы и первым вылетел в небо с инструктором. По окончании школы он был направлен в Дальневосточный военный округ. За короткое время он налетал 1,2 тыс. часов, из них 300 – ночью. Участвовал в дальних перелётах и не имел ни одной аварии. Неудивительно, что когда из Москвы пришёл приказ выделить опытных авиаторов на спасение челюскинцев, первым назвали Каманина, а он предложил включить в отряд Бастанжиева, Демирова и Пивенштейна.

Во Владивостоке пять самолётов Р-5 погрузили на пароход «Смоленск» вместе с экипажами. В это время поступила телеграмма из Москвы: «Прикомандировать к отряду четырёх гражданских лётчиков». Речь шла о Галышеве, Доронине, Молокове и Фарихе.

3 марта, закончив погрузку, пароход вышел из Владивостока. При этом Каманин оставил на берегу Галышева и Доронина, поскольку их самолёты застряли где-то на железной дороге. На стыке Камчатки и Чукотки встретили довольно мощные льды. Капитан парохода предложил выгрузить самолёты на мысе Олюторском и дальше лететь самостоятельно. Опытный полярный лётчик Фарих уверял, что раз льды стоят у нашего побережья, надо уйти на восток и пробиваться вдоль побережья Аляски. Согласия добиться не удалось. При этом выяснилось, что пока шло совещание, по приказу Каманина самолёты уже выгрузили на берег.

---

<sup>14</sup> В 2008 г. отметили 100-летие со дня рождения Каманина – по паспорту. Однако в 2009 г. наследники предложили повторить этот юбилей – по фактической дате.



Дальше предстояло лететь по маршруту Олюторск – Анадырь – Провидения – Уэлен. Военные лётчики привыкли летать по прямой, поэтому они предложили 400-километровый отрезок пути пройти над Анадырским заливом. Конечно, длительный рейс над морем на сухопутных машинах Р-5 был рискованным, но зато давал ощутимый выигрыш во времени. На этой почве случился конфликт с лётчиком Фарихом. Тот заявил Каманину, что не полетит через залив, тем более строем, а только вдоль побережья. В результате командир перелёта Каманин отстранил строптивца, а его самолёт передал «безлошадному» военному лётчику Бастанжиеву.

До Анадыря добрались только три из пяти машин. Пилоты Бастанжиев и Демиров совершили вынужденные посадки из-за поломок. При очередной посадке на самолёте Каманина лопнул шатун. Необходим был ремонт, но остатка горючего до бухты Провидения всё равно хватало только для двух машин. Каманин принял решение оставить с аварийным самолётом Пивенштейна, а самому на его машине лететь дальше.

В Уэлене звено Каманина встретило Слепнёва, прилетевшего с Аляски на купленном там самолёте «Флейстер». В Ванкарем вылетели вместе 7 апреля и решили сразу же стартовать в ледовый лагерь челюскинцев. Поскольку у Слепнёва не было штурмана, первыми пошли Каманин с Шельгановым. Но их полёт оказался неудачным – забарахлил мотор, пришлось вернуться в Ванкарем.

В тот же день, исправив неполадки в системе подачи бензина, они вторично вылетели к челюскинцам. Совершив посадку вместе с Молоковым и осмотрев аэродром, решили взять в свои двухместные кабины по три человека. Через час с небольшим самолёты приземлились в Ванкареме. Полёты возобновились 10 апреля. В этот день самолёты Каманина, Молокова и Слепнёва выполнили пять рейсов и вывезли 22 человека. 11 апреля Молоков и Каманин вывезли ещё 35 человек. В тот же день в Ванкарем из Уэлена добрался Доронин. 12 апреля он вместе с Каманиным вылетел в ледовый лагерь. К сожалению, не успев изучить особенности короткой взлётно-посадочной полосы, Доронин на тяжёлом «Юнкерсе» наскочил при взлёте на торосы и повредил шасси. Каманину пришлось везти ему из Ванкарема запасные части.

13 апреля вылетели втроем: Водопьянов, Каманин и Молоков. Каманин взял с собой штурмана Шельганова, отлично освоившего трассу к лагерю. В свой последний рейс он забрал боцмана Загорского и 8 собак, сделал три прощальных круга над покинутым лагерем и взял курс на Ванкарем.

Девять рейсов совершил Николай Петрович на льдину и за неделю вывез 34 человека. Для этого потребовалась полная отдача сил и огромное напряжение воли.

Обратный путь героев-победителей был весёлым и шумным. Лётчики проезжали знакомые места, встречались с людьми, воскрешая в памяти эпизоды недавних дней. Ждала героев и пышная встреча в Кремле.

В январе 1935 года Каманин стал слушателем командного факультета ВВА им. Жуковского. Дни учёбы были до отказа заполнены лекциями, самостоятельной работой, выполнением домашних заданий. После окончания Академии в 1939 году Николая Петровича назначили командиром авиабригады в Харькове, а вскоре он принял авиадивизию в Средней Азии. Была в этот период у Каманина и непростая командировка для изучения опыта применения авиации в Советско-финляндском конфликте.

Приобретённый опыт пригодился уже в начале Великой Отечественной войны. Николай Петрович практически год занимался формированием авиасоединений и обучением молодых пилотов для фронта. Воспитанные им лётчики приняли участие в Иранской операции, в ходе которой в Северный Иран вошли советские, а в Южный Иран – английские войска, наши союзники. Таким образом, была предотвращена попытка превратить Иран в плацдарм для вторжения в СССР с юга.

В июне 1942 года полковнику Каманину поручили сформировать 392-ю штурмовую авиадивизию и отправиться на Калининский фронт. Так начались боевые будни. 28 декабря Николай Петрович совершил свой первый боевой вылет, нанеся удар по станции Великие Луки.

В марте 1943 года Каманину присвоили генеральское звание и поручили формирование нового штурмового авиакорпуса. За два года боевых действий корпус получил 30 благодарностей от Верховного Главнокомандующего, был удостоен наименования «Винницкий» и

награждён тремя орденами. В нём насчитывалось 76 Героев Советского Союза, личный состав получил около 5 тыс. орденов и медалей.

Вместе с Николаем Петровичем воевала вся его семья: жена служила в штабе, а 16-летний сын Аркадий летал на связном У-2. До конца войны этот юноша был награждён тремя боевыми орденами. Дома, с бабушкой, оставался только младший сын.

В 1947 году Каманин был направлен на работу в Главное управление ГВФ, через год стал заместителем председателя ЦК ДОСААФ. После окончания в 1956 году Высшей военной академии Генштаба его назначили командующим авиацией Среднеазиатского военного округа. Здесь Каманин проработал три года, после чего Главком ВВС К.А. Вершинин предложил ему принять участие в организации Центра подготовки космонавтов.

В итоге Николай Петрович стал помощником Главкома по космосу. Он ускоренно комплектовал аппарат Центра и первый отряд космонавтов. В подмосковном лесу начал строиться всемирно известный ныне Звёздный городок.

К осени 1960 г. программа подготовки первого отряда была завершена. Провели необходимые испытания и экзамены. 8 апреля 1961 года на заседании Государственной комиссии приняли решение: первым космонавтом станет Ю.А. Гагарин, его дублёром – Г.С. Титов. Сообщить лётчикам об этом поручили Каманину.

Одна за другой готовились и осуществлялись блестящие космические программы. Каманин постоянно находился среди членов отряда. Он наблюдал за ними в полётах на самолётах, при парашютных прыжках, на занятиях в классах и лабораториях.

6 июня 1971 года на околоземную орбиту вышел многоместный корабль «Союз-11», пилотируемый экипажем в составе Г.Т. Добровольского, В.Н. Волкова и В.И. Пацаева. Состыковавшись со станцией «Салют», космонавты перешли в неё и выполнили сложную 22-дневную программу. Однако после расстыковки во время спуска на Землю была нарушена герметичность корабля, и экипаж погиб. Были приняты срочные меры по доведению конструкции корабля, но последовали и организационные выводы. В 1971 году Каманина уволили в запас (правда, ему уже исполнилось 63 года). За время службы Николай Петрович был награждён десятью советскими и двумя иностранными орденами, избирался депутатом ВС СССР в

1937–1946 гг. Скончался он 11 марта 1982 года, похоронен на Новодевичьем кладбище Москвы, рядом со своим сыном Аркадием, безвременно скончавшимся сразу после войны.

**УЛИЦА КРЕНКЕЛЯ** – небольшая улица в районе Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы.



**Кренкель Эрнст Теодорович** (1903–1971) родился 24 декабря в городе Белостоке, в семье учителя, немца по национальности. В 1910 году Кренкели переехали в Москву, где Эрнста отдали в гимназию. Учёбу прервала Первая мировая война. Подростку пришлось идти на заработки, на подсобные работы. В 1921 году он поступил на годичные курсы радиотелеграфистов, по окончании которых стал работать на Люберецкой приёмной радиостанции, параллельно учился на вечернем отделении радиотехникума им. Подбельского.

Летом 1924 г. он отправился в Ленинград с надеждой устроиться на корабль дальнего плавания. Поиски привели его в Гидрографическое управление, где молодого человека «сосватали» радистом в полярную обсерваторию Маточкин Шар на Новой Земле, куда отправлялась экспедиция под руководством Н.Н. Матусевича. Этот случай на четверть века связал Кренкеля с Арктикой.

Первое в жизни плавание по Баренцеву морю на экспедиционном судне «Югорский Шар» произвело неизгладимое впечатление. Зимовка в обсерватории оказалась довольно трудной, но Кренкелю она пришлась по душе. Общительность, склонность к юмору, привычка к тяжёлой работе сделали его незаменимым в коллективе. Помимо несения радиовахт он принимал участие во всех хозяйственных работах. Год зимовки пролетел незаметно.

В 1929 году Институт по изучению Севера организовал экспедицию на Землю Франца-Иосифа под руководством О.Ю. Шмидта. Узнав об этом, Кренкель обратился к директору института Р.Л. Самойловичу с просьбой включить его в списки и был оформлен радистом на ледокольный пароход «Седов».

Когда дом на берегу бухты Тихой для новой полярной станции был построен, пароход ушёл на Большую землю, а Кренкель в числе

семи человек остался на зимовку. Помимо передачи метеосводок и служебных телеграмм много времени занимала у него работа с радиолюбителями. Памятным событием для него стало установление связи с американской антарктической экспедицией Р. Бэрда – мировой рекорд, продержавшийся 30 лет.

В 1931 году Кренкеля, уже известного радиста, пригласили принять участие в советско-германской полярной экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин». Вылетев из Германии, воздушный корабль пролетел над ЗФИ, Северной Землёй, Таймыром и Новой Землёй. К радиосвязи, которой заведовал Кренкель, претензий не возникало. В бухте Тихой, где недавно зимовал Кренкель, дирижабль произвёл обмен почтой с пароходом «Малыгин». Примечательно, что мешки с «Цеппелина» передавал Э.Т. Кренкель, а принимал И.Д. Папанин. Так впервые встретились эти два человека, чья судьба вскоре крепко свяжет.

В июле 1932 года из Архангельска в первое сквозное плавание по Севморпути отправилась экспедиция Арктического института на ледокольном пароходе «Сибиряков». Возглавлял переход О.Ю. Шмидт, судном командовал В.И. Воронин, в научную группу вошли В.Ю. Визе и П.П. Шишов, радистом был Э.Т. Кренкель.

Обогнув с севера Северную Землю, «Сибиряков» вступил в схватку с полярными льдами в море Лаптевых. Следующее тяжёлое испытание выпало на долю судна уже в Чукотском море. Потеряв винт, пароход под самодельными парусами из трюмных угольных брезентов преодолел Берингов пролив. По итогам экспедиции её участники были удостоены правительственных наград, Кренкеля наградили орденом Трудового Красного Знамени.

Поход «Сибирякова» показал, что все полярные станции необходимо дополнительно оснастить коротковолновой аппаратурой, а на трассе Северного морского пути создать мощные многоканальные радиоцентры, способные одновременно вести связь с Москвой, кораблями, самолётами и полярными станциями. Эти выводы предстояло проверить в ходе сквозного плавания по Севморпути парохода «Челюскин». Его экипаж и научная группа наполовину состояли из участников похода на «Сибирякове», а радистом вновь был назначен Э.Т. Кренкель.

Сравнительно легко преодолев западный участок маршрута, пароход остановился на день у мыса Челюскин, где произошла знаме-

нательная встреча О.Ю. Шмидта, П.П. Ширшова и Э.Т. Кренкеля, прибывших на судне, с И.Д. Папаниным и К.Е. Фёдоровым, строившими новую обсерваторию.

Продолжая путь на восток, пароход с трудом преодолевал льды, плохо слушался руля на малой скорости, что лишало его маневренности. В начале ноября «Челюскин» вмёрз в лёд, и его «поташило» к Берингову проливу. Но встречное течение отбросило пароход обратно в Чукотское море, где он и затонул 13 февраля 1934 года. На льду был сооружён временный палаточный лагерь, построен барак, организовано питание и обогрев. В течение двух месяцев Кренкель «висел» на телеграфном ключе, обеспечивая непрерывную двухстороннюю связь с материком, с авиаторами, спешившими на помощь челюскинцам. Со льдины он улетел последним рейсом и стал дважды орденосцем.

В 1935 г. Эрнста Теодоровича назначили начальником новой полярной станции «Мыс Оловянный» на Северной Земле. Ледокольный пароход «Сибиряков» доставил туда строителей и первую смену зимовщиков без особых затруднений. Четверо зимовщиков приступили к наблюдениям. Но когда дело наладилось и метеосводки регулярно пошли в Москву, Кренкель предложил товарищам разделить на две группы и одну из них направить на расконсервацию полярной станции «Остров Домашний» на том же архипелаге.

Ранней весной 1936 года Кренкель с механиком Н. Мехренишным перелетели на двух У-2 на остров Домашний, привели в порядок домик станции и приступили к наблюдениям. Для питания использовали продукты, оставшиеся от предыдущей смены: просроченные консервы, лежалые горох, гречка и мука. В итоге оба полярника зацинговали и находились на краю гибели. Их еле успел вывезти «Сибиряков», прибывший с новой сменой.

О готовящейся экспедиции «Северный полюс-1» Кренкель узнал на Северной Земле. Пришла радиограмма, где запрашивали размеры его фигуры для пошива меховой одежды. Для Эрнста Теодоровича это было сигналом. Вернувшись после зимовки на острове Домашнем, он, отказавшись от отдыха, включился в подготовительную работу. С его участием Ленинградская радиолaborатория разработала и изготовила два комплекта основной и аварийной радиостанций для будущей дрейфующей станции «Северный полюс-1».

Прибыв на полюс на борту флагманского самолёта «СССР Н-170» М.В. Водопьянова, Кренкель попал в незавидное положение. Бортовая радиостанция при посадке испортилась, а на его передатчике аккумуляторы оказались разряженными. Первую радиogramму удалось передать только через несколько часов. Впоследствии радиосвязь действовала бесперебойно в течение всех девяти месяцев дрейфа научной станции «СП-1». Аварийная рация так и осталась невостребованной.

Рабочая нагрузка радиста на станции была чрезвычайно велика. Во время трансполярных перелётов Чкалова, Громова и Леваневского он не спал по 30-35 часов. Да и в обычные дни Кренкель, как правило, был постоянным ночным дежурным, скрашивая время работой с радиолюбителями. Вместе с остальными папанинцами он стал Героем Советского Союза. По возвращении в Москву его назначили начальником Управления полярных станций Главсевморпути. Кренкеля однозначно называли полярным радистом № 1.

В годы Великой Отечественной войны Эрнст Теодорович выполнял важное поручение по эвакуации учреждений ГУСМП из Москвы и Ленинграда в Красноярск. Он же возглавил работу Главка в эвакуации, т.к. И.Д. Папанин был направлен в Архангельск и Мурманск уполномоченным ГКО по приёмке лендлизовских грузов.

В послевоенные годы папанинцы попали в немилость к Сталину. Это было в его духе: вначале высоко вознести человека, а затем сбросить с пьедестала без объяснения причин. Кренкеля освободили от занимаемой должности и запретили работать на полярных станциях даже на рядовых постах. Знаменитый радист, Герой Советского Союза, стал заместителем председателя Комитета коротковолнового радиолюбительства Осоавиахима СССР (должность скорее для пенсионера), членом редколлегии журнала «Радио», председателем оргбюро Центрального радиоклуба.

В 1948 году Кренкель возглавил один из радиозаводов, а с 1951 года и до конца жизни работал в НИИ гидрометеорологического приборостроения, став в 1969 году его директором. С его именем связывают создание автоматических радиометеорологических станций, позволивших значительно усовершенствовать систему наблюдений и их эффективность, в первую очередь – в Арктике.



Напряжённая работа в институте не позволяла Эрнсту Теодоровичу участвовать в высокоширотных экспедициях, но он продолжал мечтать об этом. И когда старый друг Е.К. Фёдоров, вернувшийся на пост председателя Госкомгидромета СССР, предложил ему возглавить в 1968 году сезонную морскую экспедицию в Антарктиду на борту НИС «Профессор Зубов», с радостью согласился. Участие в этом рейсе, кстати, позволило закончить автобиографическую книгу «РАЕМ – мои позывные».

С 1961 года Кренкель являлся бессменным председателем Федерации радиоспорта СССР, а в 1966 году его избрали ещё и председателем правления вновь созданного Всесоюзного общества филателистов.

Кренкель до последнего дня продолжал интенсивно работать. Неожиданный приступ сердечной болезни в 1971 году повлёк за собой смерть в карете «скорой помощи». Похоронен на Новодевичьем кладбище Москвы. Его именем названа крупнейшая в Арктике геофизическая обсерватория на острове Хейса (ЗФИ) и научно-исследовательское судно.

**УЛИЦА ЛЕВАНЕВСКОГО** – небольшая улица в дачном посёлке имени Ларина района Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы.



**Леваневский Сигизмунд Александрович** (1902–1937) родился 2 мая в Санкт-Петербурге, куда его родители-поляки переехали из деревни Сокулки<sup>15</sup> Гродненской губернии. На родине отец работал кузнецом, а в столице смог устроиться лишь дворником, чтобы получить жильё. Он умер, когда Сигизмунду было всего 8 лет. Мать целыми днями шила на дому и сдавала постояльцам большую часть комнаты, отгородив для семьи лишь угол.

Окончив три класса уездного училища, юноша устроился чернорабочим на завод «Рессора». В октябрьские дни 1917 года, когда на Петроград надвигался голод, Леваневский вступил в продотряд, направлявшийся в Вятскую губернию для изъятия «излишков» у

---

<sup>15</sup> Ныне г. Сокулки, Польша.

крестьян. Возвращаться с семьёй в Польшу отказался, участвовал в октябрьских событиях 1917 года на стороне большевиков, позднее принял участие в Гражданской войне, служба в армии с 1918 года. Он участвовал в боях с Колчаком, через год возглавил 1-й Советский полк 29-й дивизии; во время боёв Сигизмунд был контужен и помещён в госпиталь, где заразился тифом. Здесь он встретил своё 18-летие. После выздоровления участвовал в подавлении контрреволюционного мятежа имама Гоцинского в Дагестане. Оттуда его направили в Петроградский военный округ на должность завхоза 4-го воздухоплавательного отряда, а вскоре перевели (по его просьбе) в Севастопольскую школу морских лётчиков, на ту же должность завхоза, где он одновременно стал посещать занятия курсантов. Инструкторами были В.С. Молоков, И.В. Доронин и М.Я. Линдель, ставшие позднее известными полярными лётчиками. Успешно окончив школу, Леваневский остался в ней инструктором. Одним из первых его учеников стал А.В. Ляпидевский, будущий Герой Советского Союза № 1.

В 1929–1932 гг. Сигизмунд Николаевич работал инструктором в Николаевской лётной школе Осоавиахима, а позднее возглавил аналогичную школу в Полтаве. Однако Сигизмунда Леваневского манила не работа преподавателя, а дальние полеты. В 1933 году, во время командировки в Москву за новым самолетом для летной школы, он встретился с полярными лётчиками Б.Г. Чухновским и А.Д. Алексеевым, рассказал им о своей мечте и, попав благодаря им на прием к начальнику Управления полярной авиации Севморпути, тут же получил предложение о перегоне из Севастополя в Хабаровск гидросамолета Дорнье-Валь. Там летающую лодку необходимо было дооборудовать и отправиться на Чукотку для проведения ледовой разведки.

Самолёт оказался изношенным, на пути потребовалось совершить 11 промежуточных посадок для ремонта матчасти. Рассчитывали привести машину в порядок в Хабаровске, где машине предстоял капитальный ремонт. Однако там экипаж ожидала телеграмма из Москвы, требующая немедленно вылететь на Чукотку для поисков пропавшего американского пилота Маттерна и переправки его на Аляску.

Джеймс Маттерн, совершавший рекордный кругосветный перелёт, к концу маршрута сильно устал и при подлёте к Чукотке по-

терпел аварию. Его нашли и вывезли в Анадырь чукчи-оленеводы<sup>16</sup>. Добравшись до Анадыря, Леваневский решил в тот же день отвезти потерпевшего аварию пилота на Аляску. Американец так загрузил «Дорнье-Валь» аппаратурой со своего самолёта, что нашим пилотам пришлось оставить на земле весь аварийный запас и слить часть горючего.

Летели по компасу, в густом тумане, штурман В.И. Левченко только по отдельным горным пикам, выглядывавшим из облаков, ухитрялся определять своё местонахождение. Достигнув берегов Аляски, Леваневский сел на ночёвку близ острова Святого Лаврентия. До утра продремали у костра, отдав американцу единственный спальный мешок. Дальнейший перелёт до Нома шёл на остатках горючего – механику пришлось ручной помпой выкачивать из бака последние литры. Когда достигли пригородов Нома и пилот произвёл посадку на воду, оба мотора заглохли – кончился бензин. Самолёт подтянули к берегу при помощи надувной лодки.

В США экипажу оказали радушный приём. Были банкеты, ответственные адреса, тогда же Леваневский получил свою первую награду – кольцо из самородного золота от мэра Нома. Обратный путь получился тяжёлым и долгим, моторы совсем сдали, радио на борту не было. Несмотря на потерянное на спасение Маттерна время, Леваневский с товарищами сумели до окончания навигации поработать на ледовой разведке, летая между островом Врангеля, мысом Северным и бухтой Тикси. А вот на проводку «Челюскина» ресурсов горючего не осталось. Прождав две недели в устье Лены прихода парохода с горючим, Леваневский с Левченко улетели в Якутск, а оттуда в Иркутск.

Находясь в отпуске, Сигизмунд Александрович получил предложение Центрального совета Осоавиахима совершить агитперелёт по Украине с лекциями о Севере и полярной авиации. В Полтаве, где осталась семья пилота, решили отдохнуть подольше. И тут Леваневского застало известие о трагедии «Челюскина». Он сразу же отправил телеграмму в Москву, сообщая о своём желании участвовать в спасательных работах, и получил согласие.

---

<sup>16</sup> Имеет хождение версия, что Маттерн нашёл Леваневский, но очевидец тех событий геолог С.В. Обручев свидетельствует об обратном.

Сформировав три авиагруппы для полёта на Чукотку, правительственная комиссия решила послать двух пилотов – С.А. Леваневского и М.Т. Слепнёва – пароходом в США, чтобы закупить там два самолёта и организовать авиаоперацию по спасению челюскинцев со стороны Аляски. В помощь им выделили опытного полярника Г.А. Ушакова, известного по зимовкам на острове Врангеля и Северной Земле.

Группа вылетела из Москвы в Лондон через Берлин, а дальше – пароходом в Нью-Йорк. Закупив через торговое представительство два самолёта, лётчики перегнали их в Фэрбенкс. Это были 9-местные «Консолитейтед-Флитстеры» с 600-сильными моторами. В экипажи включили американских механиков, хорошо знавших эти машины. Над Аляской летели в пургу на бреющем полёте.

29 марта самолёт Леваневского вновь поднялся в воздух. Над Беринговым проливом было ясно, но у Колючинской губы встретили непогоду. Метель и туман прижали самолёт к самым торосам. Пилот попытался уйти вверх, но началось обледенение и двигатель заглох. Леваневский спланировал и увёл самолёт от береговых скал. При попытке сесть на торосистый лёд залива снесло обе лыжи, и самолёт заскользил «на брюхе». Механик и летевший пассажиром Ушаков не пострадали, а у командира оказалась рана на голове, из которой текли струйки крови. Неподальку на берегу виднелась одинокая яранга, где Ушакову удалось найти собачью упряжку. Наутро все трое отправились в Ванкарем, бросив разбитый самолёт.

Леваневскому так и не довелось слетать в ледовый лагерь Шмидта. Правда, он выполнил санитарный рейс на У-2 из Уэлена в бухту Лаврентия, где приступ аппендицита свалил заместителя начальника экспедиции Боброва. Самолёт, как говорится, дышал на ладан и давно не проходил профилактику, но Сигизмунд Александрович успешно выполнил задание. В списке первых Героев Советского Союза по итогам спасательной операции его имя стояло на четвёртом месте. Видимо, Сталин заодно рассчитался с полюбившимся ему пилотом за вывоз Маттерна.

После челюскинской эпопеи на предложение Главкома ВВС В.Я. Алксниса поступить в Военно-воздушную академию откликнулись Доронин, Каманин, Леваневский, Ляпидевский и Слепнёв. Однако Сигизмунду Александровичу однообразная учёба вскоре на-

доела, ему хотелось быстрее умножить свою славу и доказать справедливость присвоения ему звания Героя. В это время советские авиаторы мечтали о завоевании мировых рекордов скорости, дальности и высоты. Известный пилот М.М. Громов подготовил сверхдальний перелёт до Южной Америки на самолёте АНТ-25 (РД). Но неожиданная болезнь свалила его на год. Увидев освободившуюся нишу, Леваневский направил в правительство проект перелёта в 1935 г. на том же самолёте в США через Северный полюс.

Разрешение было получено, но полёт не состоялся. Добравшись до ЗФИ, экипаж обнаружил выбивание масла в маслопроводе. Командир, недостаточно освоивший эту машину, решил не рисковать и повернул обратно. После этой попытки Леваневский по совету-приказу Сталина отправился в США, где закупил самолёт «Валти» среднего класса. Сама по себе эта машина была неплохой, но для дальних перелётов не годилась. Самое большее, что удалось Сигизмунду Александровичу, – это совершить перелёт с многочисленными посадками по маршруту Аляска – Чукотка – Тикси – Якутск – Иркутск – Москва.

Последняя, третья по счёту, попытка покорить Северный полюс обернулась для Леваневского катастрофой. Новый четырёхмоторный самолёт ДБ-А «СССР Н-209» конструкции В.Ф. Болховитинова даже не прошёл полного цикла испытаний и имел налёт всего 160 часов. При взлётной массе 32 тонны он мог преодолеть не более 8,5 тыс. км.

Предполагалось лететь без посадок по маршруту Москва – Архангельск – остров Рудольфа – Северный полюс – Фэрбенкс, что составляло 6,7 тыс. км. Правительство выделило на эти цели 2,5 млн руб. и 75 тыс. долларов.

Самолёт исчез вскоре после прохождения полюса. Правительственная комиссия сразу же арендовала в США три самолёта, которые облетели всё побережье Аляски. Позднее к поискам подключился отряд М.В. Водопьянова на трёх АНТ-6, перелетевший из Москвы на остров Рудольфа. В октябре его сменил отряд Б.Г. Чухновского, который пробыл на острове до весны 1938 года, но летать полярной ночью не смог. При возвращении на материк близ Архангельска потерпел катастрофу самолёт Мошковского, при этом погиб Герой Советского Союза М.С. Бабушкин. Так завершилась эта эпопея.

Именем Леваневского были названы остров в архипелаге ЗФИ, несколько морских и речных судов, ряд улиц в городах СССР.

**УЛИЦА ЛЯПИДЕВСКОГО** – находится в Северном административном округе города Москвы на территории района Ховрино. Проходит от Флотской улицы до Фестивальной улицы.



**Ляпидевский Анатолий Васильевич** (1908–1983) родился 10 марта 1908 г. в станице Белоглинской (ныне село Белая Глина Краснодарского края), в семье сельского священника из династии священнослужителей Тульской губернии. Трудовую деятельность начал рано, работал подручным кузнеца, учеником слесаря, мотористом, помощником шофёра. Когда прозвучал призыв «Комсомолец, на самолёт!», он откликнулся одним из первых. Из 170 парней, собравшихся в Ростове, комиссию прошли только пятеро, в том числе и Анатолий. Эту группу направили в Ленинградскую военно-теоретическую авиационную школу («Тёрку»). Затем её откомандировали в Севастопольскую школу морских лётчиков. Среди учителей Ляпидевского были В.С. Молоков и С.А. Леваневский. Через 5 лет все они встретятся на Чукотке, спасая экипаж «Челюскина».

Получив в 1929 году звание морского лётчика, Анатолий Васильевич год прослужил в Ленинграде, а потом был переведён инструктором в Ейскую школу морских лётчиков. В марте 1933 года он демобилизовался и поступил в Управление ГВФ.

Новичка сразу же направили на линию Хабаровск – Сахалин, открытую годом ранее Водопьяновым. Каждый месяц приходилось совершить до 15 полётов с пассажирами и почтой в Александровск и на Охинские нефтепромыслы. За время работы на Сахалинской воздушной линии у молодого лётчика не было ни аварий, ни особых приключений.

Однако вскоре Ляпидевского увлекли рассказы лётчиков, прошедших Арктику. Один из его товарищей, Ф.К. Куканов, собирался зимовать на мысе Северном. В составе экипажа Леваневского он улетел летом 1933 года из Хабаровска в Анадырь, приняв участие в открытии этой линии и переброске в США лётчика Дж. Маттерна.

Затем он перешёл командиром гидросамолёта в экспедицию геолога С.В. Обручева, приняв участие в составлении первой топографической карты Чукотского полуострова.

От Куканова Ляпидевский узнал, что начальник Полярной авиации М.И. Шевелёв ищет морских лётчиков, не боящихся трудностей и риска, написал письмо Шевелёву и в октябре 1933 г. получил ответную радиограмму с предложением выехать во Владивосток для выполнения правительственного задания. Речь шла о вывозе двумя самолётами АНТ-4 людей с пароходов «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт», застрявших во льдах у побережья Чукотки. Начальником спасательной воздушной экспедиции назначили штурмана Петрова, а командирами самолётов – Е.М. Конкина и А.В. Ляпидевского. Из-за сильных штормов путь до Чукотки на пароходах «Киров» и «Смоленск» занял 10 суток. За это время аварийные суда освободились из ледового плена и самостоятельно дошли до бухты Провидения. Но застрял во льдах пароход «Челюскин», выполнявший экспериментальный сквозной рейс по Севморпути. На спасение его экипажа и переключили воздушную экспедицию Конкина и Ляпидевского.

В декабре в высоких широтах уже царил полярная ночь, температура упала ниже 30° мороза. Светового дня не хватало, чтобы прогреть и запустить оба мотора хотя бы на одном самолёте, механики не знали условий работы на Севере. Но неудачи закалили их волю и обогатили недостающим опытом. Ляпидевский и Конкин объединились в один экипаж, так как один пилот не выдерживал длительного полёта в открытой кабине. На одной машине они 20 декабря перелетели в Уэлен и начали поиски. Вторая машина осталась в бухте Провидения в качестве резервной.

Уже во втором поисковом полёте Ляпидевский сильно обморозил лицо и руки. Из-за недостатка технических средств для запуска моторов он выехал на собаках в бухту Провидения. Переезд занял неделю, в течение которой пилот совсем разболелся. Тем не менее они с механиком сразу же загрузили в резервный самолёт всё необходимое и приготовились вылететь следующим утром. Однако разыгравшаяся непогода задержала их до 6 февраля.

Начались бесконечные полёты вдоль побережья в поисках ледового лагеря, куда челюскинцы переселились после гибели судна 13 февраля 1934 года. За 20 лётных дней авиаторы выполнили 28



рейсов, но ничего не смогли обнаружить в призрачной дымке. Лыдина, на которой находился лагерь, дрейфовала, её координаты менялись, а определить их без солнца было невозможно.

Добраться до лагеря челюскинцев удалось только 5 марта. В этот день установилась прекрасная погода: солнце и полный штиль. Ляпидевский удачно и точно приземлился и сразу отрулил к месту предстоящего старта. Не выключая моторов, выгрузили доставленные инструменты (лопаты, ломы и кирки) для строительства полосы, аккумуляторы для радиостанции и оленину для питания. Тут же стали загружать в самолёт первых пассажиров – 10 женщин с двумя малышами. С трудом затаскивали их на самолёт, проталкивали в тесные верхние люки и вплотную сажали в фюзеляже.

Пробыв в лагере около двух часов, Ляпидевский на перегруженной машине вылетел в обратный путь и через 2,5 часа благополучно приземлился в Уэлене. Здесь пассажирок извлекли из кабины и на руках понесли к зданию райисполкома, где для них были приготовлены горячий ужин и постели.

К сожалению, первый удачный рейс Ляпидевского в лагерь челюскинцев оказался и последним. Замела пурга, и только через неделю экипаж смог вылететь в Ванкарем, куда перевели штаб спасательной экспедиции. Над горлом Колючинской губы вдруг забарахлил мотор, и машина тяжело завалилась на одну сторону. Пилот пошёл на посадку во льдах. Подпрыгнув несколько раз на буграх, самолёт остановился. Осмотр показал, что лопнула подмоторная рама и колёвал левого мотора, погнулось правое шасси. Техника не выдержала длительной эксплуатации при низких температурах.

Устроившись в чукотских ярангах в 6 км от места аварии, экипаж приступил к полевому ремонту, а Ляпидевский с Конкиным двинулись на собаках за 300 км в Уэлен за запчастями. На их счастье, туда в это время прилетел с Аляски М.Т. Слепнёв, который подбросил пилотов, новый мотор и раму в Ванкарем, откуда их на собаках перевезли к месту аварии.

Из подсобных средств для ремонта у экипажа имелись только домкрат, две пустые бочки и два плавниковых бревна. Ежедневно приходилось брести по глубокому снегу от яранг к самолёту, а вечером – обратно. На это уходило около трёх часов. Питались мороженым моржовым мясом из запасов чукчей. Тем не менее 24 апреля

экипаж опробовал новый установленный мотор и перелетел в Уэлен. Только здесь лётчики узнали, что спасательная экспедиция завершилась 10 дней назад, их командир стал Героем Советского Союза № 1, а остальные члены экипажа удостоены орденов Ленина.

«Великое сидение» во льдах продолжительностью 42 дня при поломанном самолёте определило дальнейшую судьбу Анатолия Васильевича. Он хорошо понял, как важны для авиации надёжные моторы, навигационные приборы и устойчивая связь. Ляпидевский с удовольствием принял предложение поступить на инженерный факультет Военно-воздушной академии имени Жуковского. По окончании учёбы был направлен в Наркомат авиапромышленности на должность заместителя начальника Главной инспекции, а затем был назначен директором авиазавода № 156.

Осенью 1941 г. Ляпидевскому поручили эвакуацию авиазаводов в тыл страны. С мая по сентябрь 1942 года он – начальник 4 отдела НИИ ВВС, с сентября 1942 по сентябрь 1943 года – заместитель командующего ВВС 19-й армии, начальник полевого ремонта 7-й воздушной армии (Карельский фронт). После войны работал главным инспектором Госконтроля СССР, заместителем министра авиапрома, заместителем главного инженера опытного завода. С 1949 по 1954 г. Ляпидевский – директор завода № 25 МАП. В мае 1954 г. завод передан в Министерство среднего машиностроения. С 1954 по 1961 г. – первый заместитель начальника КБ-25 и директор опытного завода № 25 МСМ (ныне Всероссийский НИИ автоматики им. Н.Л. Духова). В 1962–1983 гг. работал ведущим конструктором, заместителем главного инженера ОКБ А.И. Микояна. С 1961 года генерал-майор авиации А.В. Ляпидевский – в запасе. Скончался Анатолий Васильевич 29 апреля 1983 г., последним из первой семёрки лётчиков-Героев. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

А.В. Ляпидевский был награждён 11-ю отечественными орденами. Избирался членом ЦИКа в 1935–1937 гг., депутатом ВС СССР в 1937–1946 гг. Два десятилетия выполнял обязанности депутата Моссовета, был председателем секции автотуризма Центрального совета по туризму и экскурсиям ВЦСПС. Участвовал в составлении сборника «Как мы спасали челюскинцев», написал книги «Пятое марта» и «Челюскинцы».

**УЛИЦА АДМИРАЛА МАКАРОВА** проходит по территории района Войковский Северного административного округа Москвы.



**Макаров Степан Осипович** (1848–1904) родился в городе Николаеве в семье прапорщика флота, выслужившегося из солдат. Окончил морское училище в городе Николаевске-на-Амуре, был произведён в мичманы. Служил на кораблях эскадры Тихого океана, с 1871 г. – на Балтике. Во время службы на броненосной лодке «Русалка» исследовал проблемы непотопляемости кораблей.

В 1876 году после перевода на Черноморский флот Макаров предложил оборудовать пароход «Великий князь Константин» для использования как базы для спускаемых на воду минных катеров. Во время русско-турецкой войны Макаров с их помощью осуществил несколько успешных атак турецких кораблей. В декабре 1877 года и в январе 1878 года под руководством и при личном участии Макарова были впервые использованы в боевых действиях против турецких кораблей в Батуме самодвижущиеся мины (торпеды).

В 1881 году, командуя пароходом «Тамань», Макаров провёл гидрологические работы в проливе Босфор, на основе которых написал труд «Об обмене вод Чёрного и Средиземного морей», удостоенный премии Российской Академии наук и Большой золотой (Константиновской) медали Русского географического общества. Через 10 лет, в 1895 году, он получил ещё одну награду РГО – золотую медаль имени Литке.

В 1882–1886 гг. Степан Осипович служил на Балтийском флоте. Затем, командуя парусно-паровым корветом «Витязь», совершил трёхлетнее кругосветное плавание, в ходе которого проводились систематические океанографические работы, особенно детальные в северной части Тихого океана. Они были обобщены Макаровым в труде «Витязь» в Тихом океане».

В 1890 г. его назначают младшим флагманом Балтийского флота, а через год – главным инспектором морской артиллерии. В 90-е годы Макаров совершил второе кругосветное путешествие, после чего вступил в командование эскадрой Балтийского флота. В нём сочетались качества

прекрасного командира-практика и учёного-теоретика морских боевых действий. В 1897 году адмирал опубликовал классический труд «Рассуждения по вопросам морской тактики», в котором изложены основы тактики парового броненосного флота, обоснована необходимость взаимодействия артиллерийских и минно-торпедных кораблей в бою, целесообразность применения кильватерного строя в боевых порядках броненосных эскадр, сформулированы принципы противоминной и противолодочной обороны.

Другой сферой многогранной деятельности Макарова, которой он посвятил последние годы жизни, была разработка идеи создания мощного ледокола для исследования Арктики. Он возглавил строительство первого в мире ледокола «Ермак», который стал флагманом российского, а затем и советского арктического флота.

В марте 1899 года Макаров перешёл на «Ермаке» из Ньюкасла (Англия) в Кронштадт, преодолев льды Финского залива, затем совершил поход в Ревель. В июне-августе того же года ледокол совершил два пробных арктических рейса, проникнув к северу от Шпицбергена до 81°21' с.ш. В 1901 году он плывал в Баренцевом море в тяжёлых ледовых условиях, дважды подходил к Земле Франца-Иосифа и северо-западному берегу Новой Земли.

С 1899 года Макаров – главный командир Кронштадтского порта. В труде «Без парусов» он разработал вопросы обучения и воспитания личного состава флота в мирное время. В июне 1900 года адмирал тепло встретил яхту «Заря» Русской полярной экспедиции Э.В. Толля, которая вышла из Петербурга с целью достижения Новосибирских островов.

После начала Русско-японской войны 1904–1905 гг. Макаров был назначен командующим Тихоокеанской эскадрой, успешно руководил действиями кораблей при обороне Порт-Артура, но вскоре погиб на броненосце «Петропавловск», подорвавшемся на минной банке. Такова злая ирония судьбы – пострадать от разработанного им самим оружия.

В 1913 году в Кронштадте был сооружён памятник Макарову. Его именем названы остров в архипелаге Норденшельда в Карском море, мыс на западном побережье Северного острова Новой Земли, заливы на острове Гукера (ЗФИ) и острове Октябрьской Революции (Северная Земля), подводная впадина на дне Северного Ледовитого

океана. В честь выдающегося флотоводца назвали город на Сахалине, дизельный ледокол и новейший военный фрегат «Адмирал Макаров».

**УЛИЦА МАЛЫГИНА** находится на северо-востоке Москвы в Лосиноостровском районе Северо-Восточного административного округа между Анадырским проездом и рекой Яуза, за которой продолжается как Широкая улица. Названа в 1976 году в честь Степана Гавриловича Малыгина моряка, штурмана Великой Северной экспедиции 1734–1744 гг. Название характерно для СВАО, где многие улицы названы по северным географическим объектам и по именам исследователей Севера. На противоположной стороне Ярославской железнодорожной линии есть Малыгинский проезд.

**Малыгин Степан Гаврилович** (1702? – 1764). Год и место рождения Малыгина точно не установлены. Известно лишь, что в 1711 году он учился в «Школе математических и навигацких наук» в Москве, в 1717 году окончил ее и был направлен на флот гардемаринном, спустя четыре года (1721) был произведён в лейтенанты.

Командуя первым учебным отрядом Балтийского флота, Малыгин одновременно руководил Кронштадскими штурманскими классами. На учебных судах «Амстердам» и «Кроншлот» ходил с гардемаринами из Балтики до Архангельска и обратно. За 13 лет он подготовил более 500 офицеров-судоводителей, выпустил первое русское учебное пособие «Руководство по навигации».

В 1736 году Малыгин стал начальником западного Двинско-Обского отряда Великой Северной экспедиции. Вместе с лейтенантом А.В. Скуратовым на двух ботах он предпринял поход от острова Долгого в Баренцевом море через пролив Югорский шар к низовью реки Кары, где тяжёлые льды остановили суда на зимовку. Летом следующего года боты прошли от Кары в устье Оби через пролив между Ямалом и островом Белым. Под его руководством было нанесено на карту морское побережье от Пустозёрска на Печоре до Берёзова на Оби с промером глубин и установкой навигационных знаков. По окончании работы экспедиции именно Малыгин подписал генеральную карту северных и восточных границ России.

В 1750 году Степан Гаврилович стал начальником артиллерии Балтийского флота, через год – командиром линейного корабля

«Рафаил», через 5 лет – главным капитаном Рижского порта. В 1762 году он был произведён в капитан-командоры, прослужив во флоте 35 лет. Скончался в 1764 году, будучи начальником адмиралтейской конторы в Казани.

Имя Малыгина носил ледокольный пароход Архангельского арктического пароходства, в настоящее время имя «Штурман Малыгин» передано новому арктическому танкеру Совкомфлота, по мощности и проходимости не уступающему дизельным ледоколам.

В честь славного морехода назван пролив между полуостровом Ямал и островом Белым в Карском море. На Ямале в его честь названо газоконденсатное месторождение «Малыгино».

**УЛИЦА МОЛОКОВА** – небольшая улица в районе Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы, находится в дачном посёлке имени Ларина.



**Молоков Василий Сергеевич** (1895–1982) – выдающийся полярный лётчик, один из первых Героев Советского Союза родился 12 февраля 1895 года в селе Ирининское<sup>17</sup> Московской губернии. Учился в сельской школе. С 1904 года работал в коробочной мастерской в Москве, затем в кузнице молотобойцем и слесарем. В армии – с 1915 г., служил помощником механика в морской авиации на Балтике, где участвовал в строительстве ангаров для самолётов на островах Эзель и Нигербю. Механикам в авиамастерской потребовались помощники, и Василий, как слесарь, попал в их число. Так произошло его приобщение к авиации.

Революция застала Молокова в тех же мастерских, откуда его вскоре направили в школу механиков. Далее путь лежал в Самару, где пришлось сражаться с белочехами. Потом летал и ремонтировал аэропланы под Питером и Котласом.

Летом 1920 г. в авиаотряд пришла телеграмма из Управления морской авиации с приказом выделить двух механиков для учёбы в школе лётчиков. Учиться Молокову пришлось вначале в Нижнем

<sup>17</sup> Ныне село Молоково Ленинского района Московской области.

Новгороде, а затем в Самаре. Было тяжело, так как параллельно приходилось овладевать и школьной программой. Через год получил аттестат морского лётчика и был направлен в Ораниенбаум, в отряд Б.Г. Чухновского.

В 1923 г. Молокова откомандировали в Севастопольскую школу морских лётчиков. После года стажировки оставили там инструктором. Его учениками стали Доронин, Иванов, Конкин, Кузьменко, Куканов, Леваневский, Ляпидевский. Все они впоследствии стали известными полярными лётчиками, четверо участвовали в спасении челюскинцев.

В 1927 г. Василия Сергеевича послали на курсы усовершенствования командного состава в Военно-воздушную академию им. Жуковского. После этого он стал командиром лётного отряда в Севастопольской школе. Но он, стремясь к перемене обстановки, добился перевода в Курган, на практическую работу. С 1931 г. служил в Гражданском воздушном флоте. Летал на воздушных линиях в Сибири и на Дальнем Востоке. Однажды Молоков встретил давнего друга – бортмеханика Г.Т. Побежимова, работавшего в Полярной авиации. Под влиянием его рассказов Василий Сергеевич добился перевода в распоряжение Главсевморпути.

Первый рейс из Красноярска в Игарку Молоков совершил под руководством всё того же Б.Г. Чухновского, который прославился недавним спасением экспедиции У. Нобиле на дирижабле «Италия». Когда-то, в 1921 году, Молоков служил в его отряде под Петроградом, теперь опытный полярник вновь стал учителем молодого лётчика. Весь 1932 год Василий Сергеевич проработал на линии Красноярск – Игарка – Дудинка, летая на списанном из ВВС тяжёлом «Юнкерсе-Гиганте» Н-4, ставшим четвёртым самолётом авиаслужбы Комсевморпути. В состав его экипажа вошли второй пилот Г.М. Чернявский и бортмеханик П.И. Артамонов.

В 1933 году Молокова направили на ледовую разведку и проводку судов в Дудинку. Здесь его наставниками вновь стали Б.Г. Чухновский и А.Д. Алексеев. Объединившись в один экипаж, Молоков и Алексеев часами летали над океаном, разыскивая разводы в ледяных массивах. Район полётов был огромным: Баренцево и Карское моря, море Лаптевых. Кроме того, приходилось летать на полярные станции, обеспечивая их всем необходимым.



Молоков завершил очередной плановый полёт, в Подкаменную Тунгуску, когда ему сообщили о трагедии «Челюскина». Одновременно поступил приказ: выехать поездом во Владивосток для участия в спасательных работах. Там его включили в отряд военных лётчиков под командой Н.П. Каманина. Надо признать, что новый начальник встретил Молокова без особого восторга: включение гражданских лётчиков без машин в состав военного отряда казалось ему излишней проблемой.

5 военных самолётов Р-5 были погружены в трюмы парохода «Смоленск», который взял курс на Чукотку. Молокова оставили на берегу, о чём он сразу же телеграфировал в Москву и вскоре по распоряжению Куйбышева догнал пароход на катере и присоединился к отряду. Каманину пришлось передать Молокову один Р-5, «Синюю двойку». Она была довольно старой, двигатель отработал уже 108 часов при ресурсе 100 часов.

21 марта самолёты, выгруженные с парохода на севере Камчатки (дальше не пропустили льды), взяли курс на Чукотку. Летели через Мейныпильгины, Анадырь, Уэлен. В конечную точку, Ванкарем, долетели только машины Молокова и Каманина. Военные лётчики Бастанжиев и Демиров потерпели аварии, а Пивенштейну пришлось отдать свою машину командиру взамен вышедшей из строя.

Через час после посадки в Ванкареме самолёты вновь поднялись в воздух и взяли курс на ледовый лагерь. Это было 7 апреля. В тот день вывезли только пять человек. Но, главное, трасса и аэродром были освоены. За 10–13 апреля Молоков совершил ещё 8 рейсов и вывез 39 человек, больше всех его коллег. Мотор его «Синей двойки» отработал сверх нормы 47 часов.

Из воспоминаний уполномоченного правительственной комиссии по спасению челюскинцев Г.А. Ушакова:

«Пожалуй, самой колоритной фигурой был Молоков. Человек небольшого роста, во всяком случае ниже среднего, плотный, хорошо скроенный, крепко сшитый, с каким-то спокойствием изваяния... За всё время, сколько я с ним летал, услышал от него всего несколько слов. Он возвращался на льдину и говорил: «Привёз пять». Один раз он умудрился привезти даже шестерых. При этом голова шестого лежала у него на коленях. И он умудрялся управлять самолётом. Ска-

жешь ему: «Ты, может быть, поешь, обед готов». Он отвечает: «Вечером». Однажды он сделал 5 рейсов за один день».

После завершения челюскинской эпопеи Василий Сергеевич не пошёл на учёбу в академию, как это предлагали всей семьёрке первых Героев, а вернулся в Арктику. Отказался он и от предложения О.Ю. Шмидта возглавить Управление полярной авиации Главсевморпути, считая себя неспособным к «бумажным» делам.

В последующие годы он совершил десятки сложных полётов, но наиболее памятными стали три из них: перелёт Красноярск – Якутск – Колыма – о.Врангеля – Тикси – Дудинка – Красноярск в 1935 году; перелёт Красноярск – Якутск – Магадан – Петропавловск – Уэлен – остров Врангеля – Тикси – Хатанга – Амдерма – Архангельск – Москва – Красноярск в 1936 году и воздушная экспедиция из Москвы на Северный полюс по высадке первой дрейфующей станции «СП-1».

Через несколько месяцев после возвращения с полюса Молокову вместе с Водопьяновым и Алексеевым вновь пришлось лететь на остров Рудольфа для участия в поисках экипажа С.А. Леваневского. Более двух месяцев их самолёты пытались обследовать околополюсный район, но всё было безрезультатно.

Вернувшись в декабре 1937 года в Москву, Молоков узнал, что ему вновь предстоит лететь в Заполярье. Арктическая навигация завершилась для пароходов «Малыгин», «Садко» и «Седов» ледовым пленом. По решению правительства самолёты Полярной авиации должны были снять с них до 200 человек, а остальных обеспечить топливом и продовольствием для зимовки. Однако в ходе подготовки к этой операции Василию Сергеевичу сообщили о его назначении начальником Главного управления ГВФ (его предшественник И.Ф. Ткачёв был репрессирован как участник военно-фашистского заговора), и ему пришлось остаться в Москве.

С началом Великой Отечественной войны Гражданский воздушный флот был передан в ведение ВВС. Молоков попросил освободить его от занимаемой должности и в качестве представителя ГКО вылетел на прокладку авиатрассы Аляска – Сибирь (АЛСИБ), предназначенной для перегонки получаемых по лендлизу американских боевых самолётов. Оборудование этой трассы в условиях тундры и горно-таёжной местности было осуществлено менее чем за год. К

июню 1942 года возведение главных объектов в основном завершилось, заканчивались работы на резервных аэродромах. В.С.Молоков представил подробную докладную записку в Совнарком и доложил лично Сталину о техническом состоянии и материальной базе АЛСИБа.

По окончании этой работы Василия Сергеевича, по его просьбе, назначили командиром 213-й ночной бомбардировочной дивизии, входящей в состав 1-й воздушной армии под руководством М.М. Громова. Дивизия приняла активное участие в битве на Курской дуге, в Белорусской операции, освобождении Прибалтики, взятии Кенигсберга.

После войны Молоков работал заместителем начальника Главного управления Гидрометслужбы СССР, возглавлял Высшую квалификационную комиссию ГВФ. В 1947 году вышел в запас. Скончался 29 декабря 1982 года, похоронен на Кунцевском кладбище Москвы.

В.С. Молоков был награждён 9-ю орденами. Избирался членом ЦИК СССР в 1935–1937 гг., депутатом ВС СССР в 1937–1946 гг., членом Центральной ревизионной комиссии КПСС. Участвовал в составлении коллективного сборника «Как мы спасали челюскинцев», написал книги «Три полёта» и «Родное небо». Его именем названы мыс на ЗФИ и деревня, где он родился. В арктическом порту Диксон долгое время работал буксирный пароход «Василий Молоков».

**ПРОЕЗД НАНСЕНА** – улица в районе Свиблово Северо-Восточного административного округа Москвы между проездом Серебрякова и Снежной улицей. Назван в 1964 году.



**Нансен Фритъоф** (1861–1930) – выдающийся норвежский путешественник, исследователь Арктики и общественный деятель родился в Христиании<sup>18</sup> в патриархальной религиозной семье нотариуса и аристократки. Мальчику дали спартанское воспитание. В детстве он увлекался спортом, причём так основательно, что в 16 лет установил мировой рекорд в беге на коньках на расстояние в одну милю и сразу после этого выиграл лыжный чемпионат Норвегии.

<sup>18</sup> Ныне Осло.

В 1882 году Фритъёф окончил университет в Христиании, специализируясь на биологии полярных животных, и сразу же отправился в четырёхмесячное плавание на одном из тюленепромысловых судов по Ледовитому океану. Это сыграло решающую роль при определении направленности всей его последующей деятельности. По возвращении Нансен полностью отдался научным занятиям, приняв место консерватора Бергенского музея. Сферой его интересов стали черви, раки, мягкотелые и низшие разряды морских позвоночных.

В 1888 году Нансен совершил своё первое путешествие по Гренландии, пересёк на лыжах южную часть острова, установив факт сплошного оледенения его внутренних районов. В 1890 году он выдвинул идею достижения Северного полюса на судне, дрейфующем вместе со льдами. В сентябре 1893 года он на специально построенном корабле «Фрам» начал движение к северо-западу от Новосибирских островов. Через полтора года Нансен вместе Ф. Иогансеном покинул судно и пешком направился к полюсу, но у  $86^{\circ}14'$  с.ш. вынужден был повернуть к Земле Франца Иосифа. Перезимовав на острове Джексона, путешественники летом 1896 года вернулись на родину на английском экспедиционном судне. Сюда же прибыл и освободившийся ото льдов «Фрам».

Океанографические и метеорологические исследования, проведённые во время дрейфа судна, опровергли мнение о мелководности Северного Ледовитого океана, позволили установить структуру и происхождение его водных масс. Было открыто влияние суточного вращения Земли на движение льдов.

В 1900 году Нансен участвовал в экспедиции по изучению течений в Северном Ледовитом океане. В итоге он доработал метод определения скоростей течений с дрейфующего судна, о котором писали ещё Ломоносов и Макаров, сконструировал барометр и точный ареометр.

В 1913 году Нансен окончательно проложил путь будущим Карским экспедициям: на судне «Коррект» прошёл от норвежского города Тромсё вдоль берегов Северного Ледовитого океана к устью Енисея. Этот рейс, доказавший возможность регулярной морской связи между Европой и Сибирью, вызвал огромный интерес в России и за границей.

После окончания Первой мировой войны Нансен – верховный комиссар Лиги Наций. С апреля 1920 года занимался вопросами репатриации военнопленных, участвовал в оказании помощи голодающим Поволжья, стал инициатором полярного воздухоплавания, в 1924 году по его инициативе была создана международная научно-исследовательская организация «Аэроарктика», в которой значительное место отводилось сотрудничеству с СССР в 1925–1929 гг.

С 1921 года Нансен возглавлял комиссию по делам беженцев, внёс большой вклад в решение вопросов репатриации и натурализации армянских беженцев. За гуманитарную деятельность в 1922 году был удостоен Нобелевской премии.

Великий норвежец собирался возглавить арктический полёт дирижабля «Граф Цеппелин», который планировался на 1929 год. Для сбора необходимых средств он читал лекции в разных странах. Но ему было не суждено реализовать эти планы: учёный скончался в 1930 году. Всеобъемлющую оценку личности Нансена дал Х. Свердруп, сказавший, что тот был велик как полярный исследователь, более велик как учёный и ещё более велик как человек.

Именем Нансена назван полуостров на северо-западном побережье Гренландии (Земля Нансена), два острова на ЗФИ и западнее острова Таймыр, мыс на восточном берегу острова Виктория в Канадском арктическом архипелаге, горы на западном берегу Северного острова Новой Земли, горное плато на северном побережье Таймыра, пролив между островами Элсмир и Аксель-Хейберг в Канадском архипелаге.

**ПРОЁЗД ПАХТУСОВА** – улица на севере Москвы в районе Южное Медведково Северо-Восточного административного округа между Полярной улицей и проездом Шокальского, названа в память о русском мореплавателе и гидрографе Петре Пахтусове.

**Пахтусов Пётр Кузьмич** (1800–1835) родился в Кронштадте в семье флотского унтер-офицера. По выходе в отставку отец с семьёй вернулся на родину в Вологодскую губернию, там и оборвалась его жизнь, когда Пете не было еще семи лет, и семья, и так бедствовавшая, вообще осталась без средств к существованию. Мать с сыном перебрались в Архангельск, где в 1808 году мальчика приняли в военно-сиротское училище.

Учился он прилежно, хотя приходилось помогать матери. Для того, чтобы купить книги и учебные пособия, мальчик вынужден был собирать щепки на верфи и продавать их обывателям. В один удачный период, собрав некоторую сумму, Пётр даже смог позволить себе купить небольшую лодку, на которой стал часто ездить на охоту и рыбалку, проводя ночи вдали от берега. Помимо реальной помощи семье это закалило его физически и духовно.

В 1800 году из столицы в училище пришло предписание: отобрать из воспитанников наиболее способных к наукам и отправить их в Петербург для поступления в морские училища. Первой такой кандидатурой оказался Пахтусов, который был зачислен в Кронштадтское штурманское училище. Уже в первый год учёбы он плывал на корабле «Три иерарха» к берегам Франции, в следующем году на бриге «Пармен» посетил Испанию.

В 1820 году, окончив училище и получив младший унтер-офицерский чин, Пётр был направлен в Архангельск в должности помощника штурмана для участия в гидрографических работах на побережье Северного Ледовитого океана.

В 1821–1826 гг. Пахтусов участвовал в экспедициях И.Н. Иванова, производивших описание южного побережья Баренцева моря от реки Печоры до полуострова Канин. В 1828–1831 гг. в чине кондуктора, а затем прапорщика Корпуса флотских штурманов участвовал в Беломорской экспедиции М.Ф. Рейнеке.

Заветной мечтой Пахтусова стало плавание на Новую Землю и описание её восточного побережья, считавшегося малоизученным даже после экспедиций А.П. Лазарева и Ф.П. Литке. Он составил соответствующий проект и отправил его в Гидрографический департамент. Проект привлекал своей простотой: карбас, 10 человек и продовольствие на полгода, но реализацию его отложили до лучших времён. Тогда Пётр Кузьмич обратился за помощью к архангельским купцам и нашёл среди них двух меценатов.

Пахтусов разработал проект карбаса «Новая Земля». Имеющихся денег хватило только на строительство одномачтового судна длиной 12,7 м, шириной 4,3 м и осадкой 1,8 м. Среднюю часть палуба не закрывала, её заменял брезент. С точки зрения поморских корабелов плавать на подобной скорлупке в открытом Ледовитом море было невероятно.

1 августа 1832 года «Новая Земля» вышла из Архангельска, имея 10 человек на борту. Претерпев жестокий шторм, через 10 дней добрались до Новой Земли и начали гидрографическое описание её южного побережья, двигаясь на восток. Погодные и ледовые условия становились всё хуже, но Пахтусов не хотел возвращаться. За 19 дней было положено на карту около 35 км побережья. Короткое северное лето заканчивалось, и было ясно, что предстоит зимовка.

На берегу была найдена и приведена в порядок старая промысловая изба. В целом зимовка прошла успешно, благодаря хорошо продуманному питанию и активному образу жизни. Пахтусов вёл регулярные метеонаблюдения, которые стали первыми на Новой Земле в зимнее время. Во второй половине марта экспедиция возобновила гидрографические работы. За время двухнедельного похода удалось описать 130 км восточного побережья Южного острова.

В июле льды освободили карбас. Преодолевая ледяные заторы удалось положить на карту всё побережье от Карских ворот до Маточкина Шара. Понимая, что вторую зимовку им не пережить, Пахтусов принял решение прервать работы и через пролив вернуться в Архангельск.

В Баренцевом море потрёпанное судёнышко попало в сильнейший шторм. При попытках пристать к берегу его несколько раз выбрасывало на камни, с которых удавалось сниматься ценой невероятных усилий. В конце концов, когда море успокоилось, вошли в устье Печоры и сдали судно на хранение промышленникам. Пахтусов оставил команду на отдых в Пустозёрске, а сам после установления санного пути выехал с материалами съёмки в Архангельск, где его давно считали погибшим.

Результаты экспедиции получили высокую оценку. Гидрографический департамент теперь готов был оказывать любую помощь. Вторая экспедиция была снаряжена гораздо лучше первой, но и на этот раз основную долю расходов взял на себя меценат – советник Северного округа корабельных лесов П. Клоков. Перед Пахтусовым была поставлена задача описи восточного побережья Северного острова Новой Земли. Экспедиции были приданы шхуна «Кротов» и карбас «Казачков» под командой А. Цивольки.

5 августа 1834 года суда вышли из Архангельска и направились к западному входу в пролив Маточкин Шар. Остановленные в кон-



це августа льдами, путешественники решили зазимовать. Суда разгрузили и вытащили на берег в защищённом месте, а из плавника и остатков старинных изб построили дом. Жизнь на зимовке подчинялась строгому режиму с продуманной организацией работы, отдыха и питания. Благодаря этому удалось избежать заболеваний цингой.

В марте 1835 года Пахтусов провёл геодезическую съёмку и опись южного берега Маточкина Шара, а Циволька описал 160 км восточного берега Северного острова. В июле пролив очистился ото льда, но выход в Карское море был ещё закрыт, однако Пахтусов вышел на карбасе «Кзаков» в Баренцево море, намереваясь достигнуть восточного берега, обогнув архипелаг с севера. В районе острова Берха у северо-западного побережья карбас был раздавлен льдами. Экипаж спасся и был вывезен промышленниками к зимовью экспедиции в Маточкином Шаре.

Во время катастрофы Пахтусов тяжело простудился, но исследований не прекращал. Торопясь сделать как можно больше, он на другом карбасе прошёл Маточкин Шар и описал восточный берег Новой Земли почти до 75° с.ш. Далее путь на север преграждали сплочённые льды. Только тут начальник экспедиции решил повернуть назад.



Вернувшись в октябре в Архангельск, Пахтусов начал писать отчёт о проделанной работе, но полностью завершить его не успел. Непомеренные труды и лишения, перенесённые им в течение почти 900 дней арктических экспедиций, подорвали его организм. Он скончался 7 ноября 1835 г. в возрасте 35 лет. С заслуженными почестями первопроходец был похоронен в ограде Соборной церкви Соломбальского кладбища в Архангельске. Заслуги Пахтусова были признаны властями: он прослужил офицером только 8 лет, тем не менее его семье была назначена пожизненная пенсия.

В 1866 г. на средства, собранные флотскими штурманами, в Кронштадте перед зданием Морского клуба поставили бронзовый памятник Пахтусову. Его именем названы группы островов у восточного побережья Северного острова Новой Земли и в архипелаге Норден-

шельда, пролив, отделяющий остров Берха от западного побережья северного острова Новой Земли, и залив на южном побережье Новой Земли.

**ПРОЕЗД РУСАНОВА** – улица на севере Москвы в районе Свиблоро Северо-Восточного административного округа между Снежной улицей и Лазоревым проездом. Назван в 1964 году.



**Русанов Владимир Александрович** (1875–1913) – геолог, исследователь Арктики, родился в Орле, в семье купца. Отец умер, когда сыну исполнилось всего 5 лет. Успехами в учёбе не отличался, за неуспеваемость его даже отчисляли из гимназии и реального училища. С большим трудом, используя связи, его устроили в семинарию, которую в 1897 году он окончил по последнему разряду и поступил вольнослушателем на естественный факультет Киевского университета. Учёба его продолжалась недолго: замеченный в студенческих беспорядках, он был лишен права посещать лекции и выслан в Орёл, вскоре его арестовали по делу «Рабочего Союза».

После года тюрьмы Русанов был сослан в Вологодскую губернию, где он стал работать статистиком в земской управе. Находясь в тюрьме, Русанов продолжал заниматься самообразованием. Среди книг, прочитанных им в этот период, одна пользовалась его особым вниманием. Это была книга Фриттьофа Нансена «Среди льдов и во мраке полярной ночи». Видимо, уже в то время Русанова занимала мысль о полярных путешествиях.

После окончания срока ссылки Русанову не разрешили проживать ни в одном из крупных городов России, лишив его, таким образом, возможности закончить университет. Стремясь завершить своё образование, Русанов настойчиво хлопотал о разрешении выехать за границу. Осенью 1903 года вместе с женой он уехал в Париж, где поступил в Сорбоннский университет на естественное отделение.

Испытательным полигоном для Русанова стала Новая Земля, где он провёл в общей сложности шесть экспедиций. Первая поездка состоялась в 1907 году, ещё в ходе учёбы в университете. Частью на ветхом карбасе, частью пешком он исследовал пролив Маточкин Шар,

пройдя его с запада на восток и обратно. Наблюдая за перемещениями ледников, Русанов сделал вывод об их всеобщем отступании на Новой Земле.

В 1908 году Владимир Александрович участвовал в качестве геолога во французской экспедиции на судне «Жак Картье», пересекавшей Северный остров Новой Земли с восточного берега до западного.

В 1909 году, в третье посещение архипелага в составе правительственной русской экспедиции, Русанов повторил пересечение Северного острова, а также осуществил опись западного побережья, пройдя на небольшом судёнышке от губы Крестовой до полуострова Адмиралтейства.

В 1910 году Русанов плывал к Новой Земле в четвёртый раз на парусно-моторном судне «Дмитрий Солунский». Перед экспедицией стояла задача дойти до самой северной точки – мыса Желания. Ранее это удавалось лишь В. Баренцу в 1596 году, Савве Лошкину в 1760 и Э. Иоганнесену в 1870 году. Очевиден целеустремлённый переход Русанова от сухопутной геологии к полярному мореплаванью и гидрографии, планомерное приобретение им навыков, необходимых в длительных арктических путешествиях.

В 1911 году Русанов в пятый раз ходил к архипелагу Новая Земля на парусно-моторной лодке «Полярная», обошёл Южный остров, произвёл ряд топографических и гидрографических наблюдений.

В 1912 году, учитывая успешное завершение экспедиции на «Дмитрии Солунском» и европейскую известность Русанова (он был награждён высшей научной наградой Франции – «Академическими пальмами»), российское правительство направило его на Шпицберген для поисков и разведки месторождений каменного угля. Став руководителем самостоятельной экспедиции, Владимир Александрович решил использовать её для реализации своего давнего плана – высокоширотного прохождения Северного морского пути.

В Норвегии был закуплен бот «Геркулес», приспособленный для плавания в Арктике, подобрана команда, предупреждённая о возможной арктической зимовке.

По окончании работы на Шпицбегене, отправив с оказией геолога Самойловича, зоолога Сватоша и заболевшего боцмана Попова на Большую землю, Русанов пошёл к Новой Земле. В становище Поморская губа он оставил записку от 18 августа 1912 года, которая стала

последним известием о пропавшей экспедиции. В ней говорилось, что судно пойдёт по линии островов Уединения – Новосибирских – Врангеля. Запасов продовольствия – на год.

Экспедиция канула в неизвестность. Поиски её успехом не увенчались. Лишь в 1934 году в шхерах Минина возле Таймырского полуострова был обнаружен столб с вырезанной надписью «Геркулес 1913» и сломанные нарты. Несколько позднее неподалёку на коренном берегу нашли несколько предметов, принадлежавших (предположительно) экспедиции Русанова.

В городе Печора Владимиру Александровичу поставлен памятник. В 1984 году в Орле был открыт для посещения его дом-музей. На острове Попова-Чукчина в шхерах Минина в 1957 году поставили геодезический знак – деревянный крест. Именем первопроходца названы полуостров и два мыса на Новой Земле, ЗФИ и в шхерах Минина, ледник и гора на Северной Земле.

**УЛИЦА СЕДОВА** – находится в районе Свиблово Северо-Восточного административного округа Москвы между Снежной улицей и Лазоревым проездом. Названа в 1964 году в честь Георгия Яковлевича Седова – гидрографа, военного моряка, организатора экспедиции к Северному полюсу на судне «Святой Фока».



**Седов Георгий Яковлевич** (1877–1914) – военный гидрограф, исследователь Арктики, родился на хуторе Кривая Коса<sup>19</sup> в семье рыбака. Георгий с восьми лет занимался с отцом рыбной ловлей, ходил на подённую работу, работал в поле. Георгий смог пойти в школу только в 14 лет. Пройдя за два года три класса, он вынужден был прекратить учёбу из-за необходимости поддерживать семью и стал работать в бакалейной лавке. Родители были против учёбы сына, и он стал тайно готовиться к уходу из дому – копил деньги, спрятал своё метрическое свидетельство и похвальный лист церковно-приходского училища. В 1894 году Седов покинул семью и добрался до Таганрога, а оттуда пароходом – до Ростова-на-Дону, где поступил в Ростовские мореходные классы. Зимой учился, а летом зарабатывал для этого деньги, нанимаясь матросом на местное плавание.

<sup>19</sup> Ныне посёлок Седово в Новоазовском районе Донецкой области.

После трёх лет обучения в мореходных классах получил диплом штурмана каботажного плавания, а 14 марта 1899 года он сдал экзамен и получил диплом штурмана дальнего плавания. Некоторое время проплавал помощником капитана, затем капитаном на небольшом грузовом судне, ходившем между Новороссийском и Батумом. Всё свободное время Седов отдавал самообразованию и в 1900 г. сдал экзамен на прапорщика военного флота, после чего поехал в Петербург и добился права сдать экзамен за полный курс Морского корпуса.

Сделать это было нелегко, так как в элитный корпус принимались в основном дети потомственных дворян и лишь в случае некомплекта – высокопоставленных чиновников и высшего духовенства. Свойственное Седову упорство помогло ему уже через год сдать экзамен и получить чин поручика по Адмиралтейству. Его прикомандировали к Главному гидрографическому управлению (ГГУ).

Седов впервые увидел Арктику в 1902 году, попав туда в составе гидрографической экспедиции генерала А.И. Варнека, который быстро оценил его способности и самоотверженность, готовность к выполнению самых сложных и опасных заданий. В тот период у Георгия Яковлевича зародилась мысль об экспедиции к Северному полюсу.

Во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. Седов командовал миноносцем Амурской флотилии. По окончании военных действий был назначен распорядителем работ по установке плавучих предупредительных знаков в дальневосточных морях, а затем работал военным гидрографом на Каспийском море.

Серьёзным испытанием для Седова явилось назначение его начальником экспедиции по гидрографическому исследованию устья реки Колымы. Флотскому офицеру пришлось выдержать трудный полугодовой переезд и переход по маршруту Петербург – Якутск – Нижнеколымск и обратно. Тем не менее это важное задание было успешно выполнено. Летом 1910 года Георгий Яковлевич производил съёмку Крестовой губы на Новой Земле. В этот период он принял решение не откладывать реализацию своей мечты об экспедиции к Северному полюсу.

В 1912 году Седов представил проект этой экспедиции начальнику ГГУ генералу А.И. Вилькицкому. О проекте заговорили в разных кругах русского общества, но общая реакция оказалась негативной.

До сих пор Россия делала упор на изучение прибрежной трассы Северного морского пути, не удаляясь в Центральную Арктику. Изучив предложение Седова, авторитетные полярники нашли в нём ряд слабых мест как по направлению и графику движения, так и по снаряжению. Особая комиссия при Морском министерстве под председательством А.И. Вилькицкого признала план экспедиции к полюсу непродуманным, и Государственная дума отказала Седову в финансировании.

Однако Георгий Яковлевич не отступил. Он решил провести экспедицию в 1912 году на частные пожертвования, но эти расчёты оправдались лишь частично, хотя в сборе средств приняли участие известные люди, в т.ч. Ф.И. Шаляпин. В итоге из-за недостатка средств и времени, недобросовестных поставщиков, отсутствия должного контроля над ними экспедиция была организована плохо. Выход судна «Св. Фока» только в середине августа 1912 года ставил под вопрос достижение Земли Франца-Иосифа в том же году.

Так и получилось. Вследствие тяжёлой ледовой обстановки судно смогло пройти только до западного побережья Новой Земли, где остановились на зимовку. В течение полугода экспедиция занималась научными исследованиями и добилась значительных результатов. Впервые были нанесены на карту Южные Крестовые острова, описание северной оконечности архипелага приобрело законченный вид: были открыты и зафиксированы новые заливы, ледники и хребты, проведены геологические и биологические исследования Северного острова. Этому во многом способствовала активность научной группы: самого Седова, географа Визе, геолога Павлова и художника Пинегина. Только 3 сентября 1913 года «Св. Фока» смог двинуться к Земле Франца-Иосифа. Через 10 дней стали на якорь у мыса Флора на юго-западной оконечности острова Нортбрук. К этому моменту иссякли запасы угля, в топке жгли звериное сало, канаты и старые паруса. Несколько пополнив запасы топлива остатками угля от предыдущих экспедиций, двинулись на север, но вскоре были остановлены льдами и зазимовали в бухте Тихой на острове Гукера.

Вторая зимовка из-за недостатка продовольствия и топлива проходила в тяжёлых условиях. Седов, как и многие его спутники, заболел цингой, но ничто не могло сломить его и заставить отказаться от похода к полюсу. 15 февраля 1914 года он с матросами Г.В. Линником

и А.М. Пустошным на трёх нартах с 28 собаками отправился в свой последний маршрут. Трагический исход похода был очевиден всем, так как взятого провианта в лучшем случае могло хватить только до полюса.

На седьмой день Седов уже не мог идти и был вынужден передвигаться, лёжа на нартах. Тем не менее о возвращении он не хотел и слышать, возлагая надежды на пополнение провиантом в бухте Теплиц на острове Рудольфа из оставленных там запасов итальянской и американской экспедиций. Но дойти до этого острова путникам было не суждено, 5 марта Седов скончался. Матросы оставили тело в палатке и попробовали всё же добраться до бухты Теплиц за бензином и продуктами. Но из-за открытой воды, подходившей вплотную к скалистому берегу, сделать этого не смогли.

Вернувшись к палатке, матросы решили похоронить начальника здесь, а не везти тело на судно. Что заставило их поступить таким образом? Во-первых, конечно, трудность предстоящего пути, маршрут которого они представляли весьма слабо. Кроме того, за последнее время появились версии среди историков, что тело Седова было сильно повреждено за время отсутствия матросов собаками или медведями. Линник и Пустошный якобы испугались обвинений со стороны и.о. начальника экспедиции П.Г. Кушакова и похоронили останки Седова то ли на мысе Аук, то ли на мысе Бророк острова Рудольфа, завалив могилу камнями и поставив крест из лыж (позднее, в 1930 г., советские зимовщики с острова Рудольфа нашли это место, но тела там не оказалось).

С большими трудностями спутники Седова добрались до судна, и экспедиция взяла курс на материк. По дороге зашли на мыс Флора, где неожиданно встретили участников параллельной экспедиции Г.Л. Брусилова – штурмана Альбанова и матроса Конрада – единственных оставшихся в живых. Забрав их, а также разобрав на дрова постройки английской экспедиции Джексона, седовцы ушли к Мурманскому побережью.

Имя Седова присвоено ряду географических объектов: мысам в бухте Тихой, архипелаге Норденшельда и на острове Вайгач, пику и двум заливам на восточном и западном побережьях Северного острова Новой Земли, небольшому архипелагу у западного побережья Северной Земли, проливу в архипелаге Норденшельда, ледокольному пароходу и учебному паруснику, посёлку на его родине.



**СИБИРЯКОВСКАЯ УЛИЦА** находится в районе Свиблово Северо-Восточного административного округа Москвы, берёт начало от Енисейской улицы, проходит вдоль Уржумской улицы и заканчивается примыканием к проезду Нансена. Название улицы связано с именем известного инициатора освоения Арктики, золотопромышленника и мецената А.М. Сибирякова.



**Сибиряков Александр Михайлович** (1849–1933) родился в Иркутске. Он принадлежал к седьмому поколению одного из старых, богатых и влиятельных сибирских родов: его отец, Михаил Александрович Сибиряков, купец I гильдии, владел золотыми приисками, заводами, пароходством и Бодайбинской железной дорогой. Во второй половине 70-х годов XIX века содействовал проведению пер-

вых плаваний по Карскому морю, исследовал устья Оби и Енисея, финансировал экспериментальный торговый рейс шотландского капитана Д. Уиггинса в Туруханск (1874), экспедиции Норденшельда по Северному морскому пути (1875 и 1878–1879 гг.), за что был избран почётным членом Шведского общества антропологии и географии (1879–1880 гг.).

На средства Сибирякова исследовались Ангара, водораздел Оби и Енисея, он субсидировал деятельность Восточно-Сибирского отделения Русского географического общества, издание трудов по истории Сибири. Александр Михайлович и сам участвовал в нескольких плаваниях по Карскому морю, в 1883 году едва избежал гибели на борту собственного парохода. В 80-е годы XIX века осваивал смешанные водно-сухопутные маршруты из Европы в Сибирь. Проложенный им путь от Оби до Енисея получил название Сибиряковского тракта.

Меценат жертвовал огромные суммы на благотворительные цели и народное образование. Его именем названы остров в Карском море и ледокольный пароход, которому суждено было внести заметный вклад в освоение Арктики.

Ледокольный пароход «Сибиряков» был приобретён российским правительством в 1916 году в Англии для наращивания перевозок в северных морях. Длина его 77 м, ширина – 11 м, водоизмещение около 1,4 тыс. тонн.

После революции «Сибиряков» участвовал в крупных научных экспедициях в Арктике. В 1932 году пароход впервые прошёл Северным морским путём за одну навигацию<sup>20</sup>, за что был награждён орденом Красного Знамени. Этот рейс дал толчок к созданию Главного управления Северного морского пути и дальнейшему развитию мореплавания в морях Северного ледовитого океана. В августе 1941 года «Сибиряков» вошёл в состав ледокольного отряда Беломорской военной флотилии под названием ЛД-6 («Лёд-6»). На корабле было установлено вооружение: два 76-мм орудия, два 45-мм орудия, два 20-мм зенитных автомата «Эрликон». Капитану судна Анатолию Качараве было присвоено воинское звание лейтенанта.



25 августа 1942 года «Сибиряков» трагически погиб у острова Белуха в Карском море в неравном бою с фашистским тяжёлым крейсером «Адмирал Шеер». В честь команды ледокола пролив в Карском море к северу от острова Диксон назван проливом Сибиряковцев. Имя судна носит банка в Баренцевом море у Новой Земли и гора в Антарктиде на Земле Эндерби. Ряд островов в районе Диксона названы в честь членов экипажа ледокола.

**УЛИЦА СЛЕПНЁВА** – небольшая улица в районе Лианозово Северо-Восточного административного округа. Названа в 1934 году в честь лётчика Маврикия Трофимовича Слепнёва, Героя Советского Союза, участника спасения экспедиции на пароходе «Челюскин».



**Слепнёв Маврикий Трофимович** (1896–1965) родился 27 июня в деревне Ямсковичи Ямбургского уезда (ныне Кингисеппский район) под Петербургом, в крестьянской семье. Был старшим из шестерых детей. Образование – неполное среднее. В годы Первой мировой войны – прапорщик маршевой роты. В 1917 году окончил Гатчинскую лётную школу, в 1918 году вступил в РККА, во время Гражданской войны был военным инженером

<sup>20</sup> Руководитель экспедиции О.Ю. Шмидт, капитан судна В.В. Воронин.

25-й стрелковой дивизии, где пришлось заниматься всем понемногу: строить дороги и полевые укрепления близ Уральска, сооружать мосты и переправы, спускать на воду катера, ремонтировать единственный броневедомоцикл.

По окончании Гражданской войны Слепнёв направил в Высшую школу военных лётчиков, которую он окончил в 1923 году. В феврале 1925 года Слепнёв был откомандирован в распоряжение общества «Добролёт» и отправлен линейным пилотом в Среднюю Азию. За вклад в уничтожение многочисленных банд басмачей (воздушная разведка) получил орден Красного Полумесяца Таджикской ССР.

Всё резко изменилось в жизни Слепнёва, когда его сослуживца и близкого друга А.С. Демченко перевели на Север. Маврикий Трофимович завалил правление «Добролёта» заявлениями с просьбой откомандировать его туда же. В ноябре 1928 года его отправили в распоряжение начальника Сибирских воздушных линий для работы в качестве пилота на линии Иркутск – Якутск. Вместе с бортмехаником Ф.Б. Фарихом он выехал санным путём в Киренск. В феврале 1929 года экипажи Демченко и Слепнёва совершили первые рейсы в столицу Якутии.

Значительную часть пассажиров линии Иркутск – Якутск составляли работники Алданского золотопромышленного района. От Якутска до Алдана им приходилось добираться на лошадях. Чтобы устранить эту несуразность, Слепнёв предложил продлить воздушную трассу до Алданских приисков. Убедив правительство Якутской АССР и руководство «Союзфлота» принять на себя расходы, он выполнил внеплановый изыскательский рейс. Совнарком автономной республики утвердил направление авиалинии, предложенное Слепнёвым.

Осенью 1929 года Маврикия Трофимовича назначили начальником лётной части спасательной экспедиции на ледорезе «Литке», сформированной для эвакуации пассажиров и команды парохода «Ставрополь», застрявшего во льдах пролива Лонга. Слепнёву выделили два самолёта «Юнкерс», сменные моторы и 7 тонн бензина. В состав экспедиции вошли также пилот В.Л. Гальшев, бортмеханики Ф.Б. Фарих и И.М. Эренпрейс.

В середине ноября «Литке» прибыл в бухту Провидения, где авиаторы с самолётами были выгружены на берег. Летать предстояло

после окончания полярной ночи, а пока они расположились в доме бывшего начальника уезда.

Только 27 января 1930 года оба самолёта вылетели к мысу Северному, держа курс вдоль Чукотского побережья. Здесь во льду зимовали пароход «Ставрополь» и американская шхуна «Нанук». Владелец шхуны – промышленник Олаф Свенсон – сообщил, что с 31 октября пушнину, закупленную им у местного населения, начал возить в США лётчик Эйельсон на самолёте «Гамилтон». Однако при повторном рейсе самолёт исчез где-то на побережье Чукотки. Четыре раза в течение декабря с Аляски вылетали поисковые самолёты, но всё было безрезультатно.

Слепнёв проинформировал по радио Арктическую комиссию и получил указание подключиться к поискам, а эвакуацию пассажиров «Ставрополя» возложить на Галышева. Обнаружив в устье реки Амгуэмы крыло от пропавшего самолёта, Маврикий Трофимович организовал здесь временный лагерь и начал раскопки. Но только к середине февраля удалось найти тела Эйельсона и его механика Борлунда. По приглашению американского президента советские лётчики сопроводили тела погибших до Сиэтла – административного центра Аляски.

Вскоре после этих событий Слепнёв был переведён в Москву и назначен начальником особого отдела транспортной авиации, занимавшегося перегонкой самолётов с заводских аэродромов к месту приписки. Следующим этапом биографии Маврикия Трофимовича стало командование авиаотрядом Лётно-испытательного НИИ в Подмосковье. Именно оттуда он отбыл на спасение челюскинцев.

Слепнёв одним из первых представил правительственной комиссии план спасательных работ. Учитывая удалённость советских авиабаз от места аварии, он предложил закупить подходящий самолёт в США и перебросить его с Аляски на Чукотку по знакомому ему маршруту. У лётчика к тому времени был уже 17-летний стаж лётной работы, с его мнением считались. В.В. Куйбышев одобрил представленный план, но предложил реализовать его совместно с С.А. Леваневским, также хорошо известным американцам.

Уже на следующий день оба пилота и направленный с ними опытный полярник Г.А. Ушаков отбыли в США. Ознакомившись с парком предлагаемых моделей, они остановили свой выбор на самолётах

«Флитстер», которые были закуплены. Произведя нескольких пробных полётов с американскими инструкторами, Леваневский с Ушаковым вылетели на Чукотку, но их самолёт потерпел аварию в районе Колючинской губы.

Из Ванкарема, куда Ушакова с Леваневским доставили на собачьих упряжках чукчи, Слепнёву была направлена радиограмма о необходимости дополнительной закупки в США примусов, тёплой одежды и собачьего корма. Разместив этот груз, Маврикий Трофимович 31 марта вылетел на Чукотку. Над Беринговым проливом стоял туман, а в лагере Шмидта бушевала пурга. На высоте 3 км началось обледенение, и пилот, помня об аварии Леваневского в таких же условиях, развернул машину обратно.

Переночевав в посёлке Тейлор, на следующий день перелетели в Уэлен. Здесь взяли на борт Ляпидевского с новым мотором и рамой для его аварийного самолёта.

Благополучно достигнув Ванкарема, Слепнёв выгрузил всё привезённое имущество, высадил Ляпидевского и своего механика-американца, а сам вместе с Ушаковым, захватив упряжку собак, немедленно вылетел в ледовый лагерь Шмидта. При посадке скоростная машина задела торос и порвала стяжки. Встречающие быстро оттащили «Флитстер» в сторону, освободив полосу для подлетающих на самолётах Р-5 Каманина и Молокова. Через три дня, завершив с помощью зимовщиков ремонт стяжек, Слепнёв вывез в Ванкарем пятёрых челюскинцев и неисправные аккумуляторы.

Получив приказ Ушакова немедленно эвакуировать на Аляску заболевшего О.Ю. Шмидта, Слепнёв с механиком ночью подготовили и заправили самолёт, утром больного уложили на нарты и повезли к месту старта. После трёх часов полёта «Флитстер» приземлился в Номе, где Шмидта поместили в госпиталь. А Маврикий Трофимович погрузил свой самолёт на подошедший ледокол «Красин» и отбыл на Камчатку, присоединился к спасённым челюскинцам и вместе с ними совершил триумфальное путешествие из Владивостока в Москву. Заслуженный полярный лётчик вошёл в семёрку первых Героев Советского Союза.

После челюскинской эпопеи Слепнёв поступил на оперативный факультет Военно-воздушной академии, готовивший штабных авиационных командиров. Завершив учёбу возглавил эскадру дири-

жаблей в городе Долгопрудном Московской области. В 30-е годы в СССР по проекту У. Нобиле и под его руководством построили несколько мягких и полужёстких дирижаблей. Крупнейший из них – «СССР В-6» – в феврале 1938 года был направлен для эвакуации четвёрки папанинцев, но налетел на гору в районе Кандалакши и сгорел. Эйфория по отношению к этим воздушным гигантам после этого резко пошла на спад, а Слепнёв вновь вернулся в авиацию. Его назначили начальником только что открывшейся в подмосковном посёлке Монино Академии гражданского воздушного флота. Маврикий Трофимович несколько лет руководил учёбой лётчиков, а затем сам поступил на курсы усовершенствования высшего начальствующего состава Академии Генерального штаба, которые окончил в начале июня 1941 года.

Большую часть Великой Отечественной войны полковник М.Т. Слепнёв провёл в морской авиации, был заместителем командира авиационной бригады на Чёрном море. Свой воинский долг выполнил полностью и больше всего гордился медалями «За оборону Одессы» и «За оборону Севастополя».

В 1945 году полковник Слепнёв служил старшим офицером при Главном морском штабе, написал ценную для специалистов работу «Воздушное разоружение Германии».

После победы Слепнёв долго восстанавливал подорванную работой в Арктике и войной здоровье. После раннего – в 50 лет – ухода в отставку он жил в Москве, увлёкся литературной и просветительской деятельностью, написал книгу «В снегах Сибири». Скончался М.Т. Слепнёв в 1965 году, похоронен на Новодевичьем кладбище.

**УЛИЦА ФЕРСМАНА** – находится на территории Академического района в Юго-Западном административном округе Москвы, ранее носила название 3-й Академический проезд, в 1963 году была переименована в честь русского учёного, одного из основоположников геохимии, минералога, вице-президента АН СССР Александра Евгеньевича Ферсмана.

**Ферсман Александр Евгеньевич** (1883–1945) родился в Петербурге, в семье военнослужащего. Отца часто переводили в разные города, соответственно менялись и учебные заведения. Окончив в 1901 году Одесскую классическую гимназию, юноша поступил на физи-



ко-математический факультет Новороссийского университета. Его учителями стали Р.А. Прендель, написавший учебник по минералогии, и М.Д. Сидоренко, увлекавшийся искусственным выращиванием кристаллов (в те времена геологов и горняков готовили на таких факультетах). Но они были представителями «мёртвой», описательной минералогии, в которой Ферсман вскоре разочаровался и перешёл на историко-филологический факультет, где увлёкся историей человечества и горного дела.

Много времени Александр Евгеньевич проводил с профессором химии П.Г. Меликашвили и физиком Б.П. Вейнбергом, что впоследствии дало ему фундамент для создания новой пограничной науки – геохимии. Он понял, что история камня тесно переплетается с общей историей культуры, науки и искусства. Самая старая наука о Земле – минералогия – должна хранить память и о древнем палеолите, и о скифских могильниках, и о роли камня в новейшем искусстве.

Очередному крутому повороту в судьбе Ферсмана предшествовал перевод отца в 1903 г. на генеральскую должность начальника 1-го Московского кадетского корпуса. Александр Евгеньевич перешёл в Московский университет, где окунулся в мир минералов. Здесь произошло его знакомство с В.И. Вернадским, возглавлявшим минералогический кабинет и продолжавшим традиции титанов русского естествознания.

К моменту появления Ферсмана в университете Вернадский уже воевал с начальством, доказывая необходимость летних минералогических экспедиций. По укоренившейся тогда традиции полевые работы выполнялись геологами, а делом минералогов считалась камеральная обработка собранных коллекций. Первые студенческие поездки, организованные Вернадским, проходили по Подмосковию, охватывая расположенные там карьеры, каменоломни и естественные обнажения по берегам рек.

Уже в самом начале своей работы в лаборатории Вернадского Ферсман понял, что здесь не обещают лёгкой жизни в науке. Для осуществления намеченной профессором программы изучения химической жизни минералов и их превращений требовалось углубленное



и точное исследование их химической природы, а для этого нужен был детальный химический анализ и обстоятельное изучение кристаллической структуры.

Александр Евгеньевич работал в то время с каким-то ожесточением и упоением, отрешением от всех своих привязанностей. Он находился в лаборатории по 12–14 часов. Ко времени окончания университета Ферсман опубликовал 7 научных статей, в которых описания минералов сопровождалось этюдами, посвящёнными их происхождению. Эти работы были отмечены новизной подхода, подчерком школы Вернадского. После сдачи госэкзаменов в 1907 году молодого учёного оставили при университете для подготовки к профессорскому званию. Традиционная двухгодичная командировка для стажировки в Гейдельберг привела его в лабораторию знаменитого кристаллографа В. Гольдшмидта. Ферсману удалось объехать ряд крупнейших ювелирных мастерских Европы и отобрать наиболее интересные кристаллы природных алмазов для их изучения.

Александр Евгеньевич с первых же шагов проявил виртуозное мастерство в измерении кристаллов, умении связать их внешнюю форму с химическим составом. Его исследования позволили подойти к ответу на вопрос о происхождении алмазов из графита при грандиозных вулканических взрывах, сопровождавшихся подъемом из недр расплавленных пород, вплотную подвели науку к мысли о возможности искусственного получения алмазов, что было практически осуществлено в середине 50-х годов XX века в США, Голландии, Швеции, а позднее и в СССР.

Завершив работу над алмазами изданием превосходно иллюстрированной монографии-атласа, Ферсман в 1909 году вернулся в Москву, где получил от Минералогического общества золотую медаль имени А.И. Антипова. В 1911 году начался затяжной конфликт Кабинета министров с Московским университетом. В знак протеста против произвола властей по отношению к студентам ректор Мануйлов, его заместители Мензбир и Минаков подали в отставку. К ним присоединились Д.И. Менделеев, К.А. Тимирязев, Н.Д. Зелинский, П.Н. Лебедев и В.И. Вернадский, за которым последовал А.Е. Ферсман – из МГУ ушли 124 профессора и преподавателя, университет был обескровлен.

Жизнь нужно было начинать заново. Ферсман переехал в Петербург, где стал ответственным хранителем Минералогического музея Академии наук и профессором «вольного университета» имени Шанявского. Его интерес переключился на изучение цветных камней Урала в районе Ильменского озера. Здесь на площади всего 150 кв. км было обнаружено 144 минерала, в том числе редчайшие со сложнейшим химическим составом.

Затем Александр Евгеньевич переключился на изучение Троицкого месторождения изумрудов восточнее Екатеринбурга, разрабатываемого французской компанией. Отсюда учёный перебрался в знаменитую Мурзинку, расположенную в долине Тагила, где добывались топазы и аметисты. Проведя сезон на Урале, Ферсман вернулся в Петербург, где зимой 1912–1913 г. прочитал первый в мире курс геохимии для слушателей народного университета. Сюда же учёный передал свои минералогические коллекции, здесь организовал популярный научный кружок, где изучалось происхождение полезных ископаемых с точки зрения М.В. Ломоносова, а не зарубежных авторитетов.

В связи с началом Первой мировой войны академик Вернадский призвал отечественных учёных сосредоточить внимание на развитии производительных сил страны, была создана соответствующая Комиссия с широким привлечением действительных членов Академии наук, оставшаяся, однако, без поддержки правительства и работавшая за счет частных пожертвований. Первым заданием Ферсману – ответственному секретарю Комиссии – стало обследование месторождений каолина, так как сырьё для изготовления стеклопосуды до того ввозили из Германии.

В ноябре 1915 года Александр Евгеньевич создал и возглавил Комиссию сырья, действовавшую параллельно с академической и входившую в состав Комитета военно-технической помощи. После Октябрьской революции был направлен для ревизии Алмазного фонда, им были изучены знаменитые исторические камни: алмаз Орлов, Шах и другие. В 1919 году Ферсман был избран в Российскую академию наук.

Период Октябрьской революции и Гражданской войны оказался пустым для экспедиционных работ Академии наук и Геологического комитета. Только летом 1920 года правление Мурманской железной

дороги предложило организовать экспедицию на Кольский полуостров. Дело в том, что эта дорога была «смётана» на живую нитку в годы Первой мировой войны для доставки военных грузов через Мурманск. Для завершения строительства советское правительство выделило правлению широкую полосу отчуждения для самофинансирования. Надо было вначале выяснить, что имеется в данной полосе.

В ясную летнюю ночь 1920 года три человека покинули станцию Имандра, куда прибыли из Питера накануне, и направились к ближайшим горам. Это были геологи А.П. Карпинский, А.Е. Ферсман и А.П. Герасимов. Поднявшись на вершину горы, они остановились, подавленные красотой и величием окружающего пейзажа. Это был новый неведомый мир, выглядевший совершенно иначе, чем на карте.

С немалым удивлением геологи осознали, что многие минералы и горные породы они видят впервые, не знают их названий и химического состава. Первые наблюдения показали необходимость проведения в окрестностях озера Имандры хотя бы лёгких горных работ (канавы, шурфы, зачистки) и массовых отборов проб. Осенью того же года Ферсман снова появился здесь во главе небольшого отряда, состоявшего из студентов Петроградского университета и Географического института, где он читал лекции. Маршруты этой Второй Хибинской экспедиции составили около 90 км, сопровождалась шлиховым опробованием и сбором геологических коллекций.

В летние сезоны 1921 и 1922 гг. изучение Хибин продолжалось. Исследованиями охватывались всё более удалённые восточные районы массива. Снаряжение было самым простым: научно-технический отдел ВСНХ смог выделить для экспедиции только куль муки и шесть пар сапог. Ферсман ходил в маршруты в том же демисезонном пальто, которое носил в Петрограде. В душные безветренные дни путешественникам досаждали тучи комаров и мошки.

Хибинские экспедиции Ферсмана с каждым годом приобретали всё больший размах. Если в 1920 году отряд прошёл 90 км, собрав 20 пудов образцов, то в 1921 году – 270 км и 70 пудов, а в 1922-м – 1100 км и 96 пудов. Вершиной полевого сезона 1923 года стало сложное восхождение на обширное плато Кукисвумчорр, которое оказалось покрытым сплошными развалами нефелиновых сиенитов –

обычных спутников ценных минералов щелочного ряда. На обратном пути, во время крутого спуска Ферсман наткнулся, наконец, на многочисленные шестигранные кристаллы голубовато-зелёных апатитов – ценного сырья для получения минеральных удобрений.

Хибинские горы явились той изыскательской лабораторией, которая позволила молодому академику глубже понять процессы, преобразующие лик Земли, сделать новые обобщения. Работы в Хибинах положили начало исследованию важнейших химических процессов, которые определяют основные линии распределения элементов в земной коре.

Являясь основоположником фундаментальных геохимических исследований, Ферсман обосновал необходимость геохимического метода при поиске полезных ископаемых. В 1930 году он инициировал создание Хибинской горной станции, позднее преобразованной в Кольский филиал Академии наук. Созданная в предвоенные годы мощная база по добыче и переработке апатитов в минеральные удобрения стала для страны одним из основных источников получения валюты. В 1926–1929 гг. Ферсман – вице-президент АН СССР, организатор ряда научных учреждений и комплексных геологических экспедиций. В разные годы Александр Евгеньевич занимал руководящие посты в системе Академии наук, директор Радиевого института в 1922–1926 гг., председатель Уральского филиала АН в 1932–1938 гг., директор Кольской базы АН в 1930–1945 гг., директор Института кристаллографии, минералогии и геохимии в 1930–1939 гг., директор Института геологических наук в 1942–1945 гг.

Александр Евгеньевич являлся почётным членом Московского общества испытателей природы, действительным членом Всероссийского минералогического общества, Всероссийского химического общества, Санкт-Петербургского общества естествоиспытателей и ряда других. Его научные труды получили признание за рубежом – он являлся Почётным членом Лондонского и Американского, был награждён Палладиевой медалью Бельгийского университета.

Ферсман – автор более 1,5 тыс. научных работ, он являлся блестящим автором научно-популярных книг, особое место среди которых принадлежит двухтомной монографии «Драгоценные и цветные камни России».

За работы по внедрению химии в народное хозяйство учёный неоднократно удостоивался высших государственных наград. Его именем назвали два минерала – ферсманит и ферсмий, остров на ЗФИ, минералогический музей АН. В 1945 году была учреждена премия имени Ферсмана, присуждаемая за лучшие работы в области минералогии и геохимии.

**УЛИЦА ФЁДОРОВА** – небольшая улица в посёлке имени Ларина района Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы. Названа в честь Героя Советского Союза, академика Евгения Константиновича Фёдорова (1910–1981), участника дрейфа первой в мире научно-исследовательской станции на Северный полюс-1.



**Фёдоров Евгений Константинович** (1910–1981) родился в Бендерах (ныне – Молдавия) в семье военного. Вскоре Фёдоровы переехали в Нижний Новгород, где Евгений получил среднее образование. В 1932 году окончил физический факультет ЛГУ, специализируясь по геофизике и гидрометеорологии.

Деятельность в Арктике Фёдоров начинал магнитологом на полярных станциях: «Бухта Тихая» на ЗФИ (1932–1933), мыс «Челюскина» на Таймыре (1934–1935), дрейфующая станция «Северный полюс-1» (1937–1938). Везде его начальником был И.Д. Папанин, а коллегами на «СП-1» – челюскинцы Э.Т. Кренкель и П.П. Ширшов. Все участники дрейфа были удостоены звания Героя Советского Союза и учёной степени доктора географических наук. Вскоре Фёдоров был назначен директором Всесоюзного Арктического института, а в 1939 году возглавил Гидрометеорологическую службу страны.

С началом войны Гидрометеослужбу подчинили Наркомату обороны, Фёдоров получил звание генерал-лейтенанта и стал часто выезжать на фронт для организации бесперебойного и качественного метеообеспечения. Поскольку многие погодные явления имеют планетарный характер, ему приходилось постоянно взаимодействовать с коллегами из армий союзников. После войны Фёдоров много труда вложил в восстановление подразделений ГМС в районах, подвергав-

шихся оккупации. В 1946 году за совокупность научных исследований его удостоили Сталинской премии.

В 1947 году по указанию Сталина судом чести он был разжалован из генералов в рядовые и смещен с руководства Гидрометеослужбой. Его обвинили в том, что он, принимая в порядке обмена опытом делегацию американских синоптиков, якобы допустил «политическую близорукость и разглашение государственной тайны». В 1956 году, уже после смерти Сталина, Евгений Федоров, которому вернули все награды, научные степени и звания, организовал Институт прикладной геофизики, позднее названный его именем, и возглавлял его до 1968 года, а затем с 1974 года до конца своих дней. Одним из основных направлений работы института был мониторинг ядерных испытаний на Новой Земле и зондирование высоких слоёв атмосферы геофизическими ракетами.

В 1962 году Фёдорова вновь назначили руководителем Гидрометеослужбы СССР. На этом посту он проработал ещё 12 лет, осуществив коренную реконструкцию и модернизацию Службы, создав ряд крупных научных учреждений. Круг его интересов охватывал изучение погоды и климата (в т.ч. воздействие на грозовые и градовые облака), исследование морей, океанов, ионосферы, магнитного и радиационного полей Земли, последствий ядерных испытаний.

Фёдоров был награждён шестью орденами, помимо Сталинской получил ещё и Государственную премию. Его именем назвали остров в архипелаге Норденшельда, полярную станцию на острове Вайгач и обсерваторию на мысе Челюскин. Он, как и другие папанинцы, похоронен на Новодевичьем кладбище Москвы.

**ЧЕЛЮСКИНСКАЯ УЛИЦА** – находится на северо-востоке Москвы, в Лосиноостровском районе Северо-Восточного административного округа. Название улицы связано с первопроходцем Таймырского полуострова и Северной Якутии С.И. Челюскиным, открытым им мысом Челюскин – крайней северной точки Евразии, пароходом «Челюскин» и связанной с его гибелью одной из самых трагических и героических операций в Арктике.

**Челюскин Семён Иванович** (ок.1700–1764)<sup>21</sup> родился в селении Борищево Калужской губернии. Он – потомок старинного дворянского рода (во многих документах XVII в. их фамилия значилась как Челюсткины), его предки были воеводами, стольниками и стряпчими, а дед Родион Матвеевич дослужился до «головы» (чин полковника) московских стрельцов.

Семён Иванович окончил в 1714 году Московскую Школу математических и навигацких наук, которая располагалась в Сухаревской башне. В 1720-е годы нёс службу на кораблях Балтийского флота в должности навигатора, ученика штурмана и подштурмана. В 1721 году Челюскин «получил аттестации в науке и в практике» и хорошо зарекомендовал себя в «штурманской должности и хорошем обхождении». С 1726 года служил на Балтийском флоте.

В 1733 году подал рапорт о включении его в состав Великой Северной экспедиции, был определён.

Летом 1735 года отряд спустился из Якутска по реке Лена и 2 августа достиг её устья. Попытки выйти в море по одной из западных протоков оказались неудачными. Было принято решение идти восточной Быковской протокой, что значительно удлиняло маршрут. Огибая обширную дельту Лены, путешественники двигались вдоль берега, проводя его промеры и описание. К концу августа удалось дойти до устья реки Оленёк, где отряд был вынужден остановиться на зимовку. Она прошла в целом успешно, но весной многие участники, в том числе и командир, всё-таки зацинговали. Тем не менее летом 1736 года «Якутск» вместе с тяжело больным Прончищевым прошёл на запад до устья Анабара, затем повернул на север и достиг широты 77°30'. После этого отряд вернулся на вторую зимовку в устье Оленёка, где командир и его жена скончались и были похоронены на берегу.

Командование отрядом принял на себя Челюскин, который отправил в Якутск начальнику экспедиции Витусу Берингу подробный рапорт о плавании, а вслед за тем сам зимой отправился на собачьей

---

<sup>21</sup> Ни точная дата, ни место рождения Челюскина достоверно не известны. Некоторые биографы допускают, что он родился в 1704 году или даже в 1707 году, что он мог родиться в уездном городе Белёве Тульской губернии. Штурман в Лена-Енисейском отряде под командованием земляка В.В. Прончищева, которого знал с детства. В распоряжение отряда была передана дубель-шлюпка «Якутск».



упряжке туда же, но добрался до места назначения только в июле, когда Беринг уже отбыл на Камчатку. Журнал и составленную карту он передал лейтенанту Д.Я. Лаптеву, уезжавшему с отчётом в Петербург.

Дубель-шлюпка под руководством боцмана прибыла в Якутск в сентябре 1737 года. Челюскин, уверенный в продолжении работ, ожидал прибытия из столицы нового начальника и готовил судно к предстоящим плаваниям. Новый начальник Х.П. Лаптев (двоюродный брат Д.Я. Лаптева) прибыл в Якутск в мае 1739 года. Под его командованием дубель-шлюпка летом ушла в низовья Лены, затем вдоль морского побережья прошла до мыса Фаддея на востоке Таймырского полуострова, а зимовать вернулась в устье Хатанги.

Летом 1740 года судну удалось продвинуться к северу только до 75°21' с.ш., где оно было зажато льдами и в безнадёжном состоянии оставлено командой, вернувшейся пешком к месту прошлогодней зимовки. После потери «Якутска» руководство отряда пришло к выводу: описание неисследованной территории нужно производить сухопутно. Эту работу решили вести тремя небольшими отрядами, которые возглавили Лаптев, Челюскин и геодезист Чекин.

Весной 1741 года Челюскин на собаках прошёл по суше до реки Пясины, по ней спустился к устью и выполнил описание западного берега полуострова Таймыр до мыса Стерлегова. Там он встретил идущего навстречу Лаптева и с ним на оленях добрался до Енисея. Зимой 1741–1742 гг. Семён Иванович на собаках проехал от Туруханска до устья Хатанги, а затем совершил главное дело своей жизни – описал восточный берег Таймыра до Восточно-Северного мыса, самой северной точки Евразии<sup>22</sup>. Оттуда он повернул на юго-запад и закончил опись у 76°42' с.ш., сомкнув её с конечной точкой маршрута Х. Лаптева, шедшего с запада. Задание было выполнено, и Челюскин через Енисейск отправился в Петербург.

По возвращении штурман был произведён в мичманы, служил на Балтике и в 1751 году получил чин лейтенанта. Ему поручили командовать придворными яхтами, но на этой должности он не пришёлся ко двору. Через три года его произвели в капитан-лейтенанты, но о новых плаваниях предложили забыть. 16 августа 1760 года уволен от

---

<sup>22</sup> Ныне мыс Челюскин.

службы в чине капитана 3-го ранга. Умер великий русский полярный мореплаватель в ноябре 1764 года. Место погребения Семёна Ивановича Челюскина точно не установлено.

Именем штурмана-первопроходца названы улицы в десятках городов России, открытый им мыс на окраине Таймыра, небольшой островок в Таймырском заливе, а также пароход «Челюскин», которому пришлось пережить одну из самых героических полярных эпопей. Пароход «Челюскин» был построен в Дании на верфях фирмы B&W (Copenhagen) по заказу советских внешнеторговых организаций, был предназначен для хождения между устьем Лены (отсюда и первоначальное название судна «Лена») и Владивостоком. По техническим данным пароход был для того времени наиболее современным грузопассажирским кораблём, построен в соответствии со специальными требованиями Ллойда – «усиленный для навигации во льдах» и отнесён к судам ледокольного типа для специальных целей или для специального торгового мореплавания. Судно имело водоизмещение 7,5 тыс. тонн, мощность двигателя 2,5 тыс. л.с.

Пароход был спущен на воду 11 марта 1933 года, в первое плавание в Ленинград судно вышло 3 июня 1933 года под названием «Лена». В Ленинград корабль прибыл 5 июня 1933 года и был переименован 19 июня 1933 года, получив название «Челюскин» в честь русского мореплавателя и исследователя Севера С.И. Челюскина.



Получил задание пройти Северным морским путём за одну навигацию во Владивосток, «Челюскин» 10 августа 1933 года стартовал из Мурманска, в сносных условиях прошёл моря Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, но в Чукотском море оказался затёрт льдами и начал дрейф. В ноябре он находился уже в Беринговом проливе, в нескольких сотнях метров от чистой воды. Внезапно его подхватило встречное течение и погнало вместе со льдами в обратном направлении. 13 февраля 1934 года в Чукотском море на 212-й день плавания и 120-й день дрейфа «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул. Члены экипажа и пассажиры в количестве

104-х человек высадились на льдину, продрейфовали ещё два месяца и были спасены в апреле лётчиками полярной и военной авиации, семеро из которых стали первыми Героями Советского Союза.

**ПРОЕЗД ЧЕРСКОГО** – улица на севере Москвы в Алтуфьевском районе Северо-Восточного административного округа, название получено в 1965 году.



**Черский Иван Дементьевич** (1845–1892) (Ян Доминикович Черскис) – исследователь Сибири, географ, геоморфолог, геолог, палеонтолог, исследователь Сибири, родился 15 мая 1845 года в мелкопоместной дворянской семье в Витебской губернии (ныне Республика Беларусь). Принимал участие в Польском восстании 1863–1864 гг., за что был исключён из Виленского университета, сослан в Сибирь и зачислен рядовым в Омский линейный батальон. Под влиянием естествоиспытателя А.Л. Чекановского и географа Г.Н. Потанина самостоятельно

заялся изучением геологии и зоологии окрестностей Омска.

Освободившись в 1869 году по состоянию здоровья от военной службы, Черский перебрался в Иркутск и переключился на изучение Восточных Саян, Кузнецкого Алатау и Прибайкалья. Лишённо-му правильной научной подготовки Черскому пришлось самоучкой восполнить пробелы своего образования в крайне неблагоприятных условиях. Уже в Омске, в казармах, он урывками, но страстно и неутомимо, учился.

За время пребывания Черского в Иркутске в ряде изданий Восточно-Сибирского отделения Императорского русского географического общества, а затем и Академии наук, помещён ряд его самостоятельных работ по геологии Сибири и по остеологии современных и вымерших позвоночных животных. Эти работы поставили Черского в ряды весьма сведущих и признанных учёных. В 1879 году «за геологические исследования в Иркутской губернии» И.Д. Черский удостоился Малой золотой медали Императорского Русского Географического общества и по приглашению Академии наук переехал в

Петербург, где занялся обработкой собранных геологических и палеонтологических материалов.

В 1891 году Иван Дементьевич возглавил экспедицию по исследованию северо-востока Якутии. Снарядив вьючный караван в Якутске, он прошёл через южную часть Верхоянского хребта в Оймяконском нагорье. С его именем связано появление на географических картах Нерского плоскогорья и нескольких горных цепей второго порядка: Сунтар-Хаята, Тас-Кыстабыт, Улахан-Чыстай и Томус-Хая.

Перезимовав вместе с женой и сыном в Верхнеколымске, Черский отправился на двух лодках летом 1892 года вниз по Колыме. Однако по дороге он, вообще не отличавшийся крепким здоровьем, заболел и вскоре – 25 июня – скончался. Похоронив мужа на берегу Колымы в устье Омолона, жена с сыном продолжили плавание до Нижнеколымска, проводя, в силу своих возможностей, опись берегов и сбор геологических коллекций. С наступлением зимы они выехали из Среднеколымска на Верхоянск, а оттуда в Якутск и далее в Иркутск.

Именем Черского названа гигантская горная система на границе Якутии и Магаданской области, административный центр Нижнеколымского улуса (посёлок Черский) в Республике Саха (Якутия), горная цепь в Забайкалье.

**УЛИЦА ЧКАЛОВА** – находится в посёлке имени Ларина района Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы. Названа в 1938 году в честь Героя Советского Союза лётчика-испытателя Валерия Чкалова, командира беспосадочного перелёта Москва – Северный полюс – Ванкувер.



**Чкалов Валерий Павлович** (1904–1938) родился 20 января 1904 года в селе Васильево Нижегородской губернии (ныне город Чкаловск). В 1919 году вступил в ряды Красной Армии, работал сборщиком самолётов в авиапарке в Нижнем Новгороде. В 1921–1924 гг. учился в Егорьевской и Борисоглебской авиашколах, Московской школе высшего пилотажа, Серпуховской высшей школе воздушной стрельбы и бомбометания. С 1930 года Чкалов – лётчик-испытатель НИИ

ВВС РККА, совершил более 800 испытательных полётов. Он являлся автором новых фигур высшего пилотажа – восходящего штопора и замедленной бочки. 5 мая 1935 года авиаконструктор Николай Поликарпов и лётчик-испытатель Валерий Чкалов за создание лучших самолётов-истребителей были награждены высшей государственной наградой – орденом Ленина.

После предпринятой в 1935 году Леваневским неудачной попытки перелететь через Северный полюс в Америку самолёт АНТ-25 (РД) оказался сильно скомпрометированным. Леваневский с благословения Сталина засобирался в Америку на поиски подходящей машины, а второго пилота Г.Ф. Байдукова назначили лётчиком-испытателем на московский авиазавод № 22 в Филях.

Вместе с А.Н. Туполевым Байдуков составил программу доводки АНТ-25 и в свободное от испытаний время занялся её реализацией. С утечкой масла – причиной неудачи Леваневского в 1935 году – удалось справиться довольно быстро, и лётчика стали посещать мысли о продолжении дальних перелётов. Но нужен был авторитетный командир<sup>23</sup>, и Байдуков остановил выбор на В.П. Чкалове.

Поначалу это предложение удивило Валерия Павловича. Ведь он не был силён ни в аэронавигации, ни в слепом полёте, ни в радиоделе – всё это истребителю требовалось во вторую очередь. Однако после нескольких полётов машина ему понравилась, и он стал поддаваться на уговоры. К весне 1936 года экипаж в составе В. Чкалов, Г. Байдуков и А. Беляков основательно подготовился к повторной попытке перелёта через полюс. Было обновлено оборудование, доведён и многократно испытан самолёт, подробно разработан и изучен предполагаемый маршрут. Правительство приняло решение о выполнении полёта, но Сталин предложил вначале установить рекорд дальности над своей территорией, используя просторы Северного Ледовитого океана.

О полёте экипажа Чкалова от Москвы до устья Амура рассказано в биографии А.В. Белякова. Не будем повторяться, напомним только, что все три участника стали Героями Советского Союза (номера удостоверений 9, 10, 11). За 56 часов лётчики преодолели 9,5 тыс. км, побив мировой рекорд дальности полёта. Чкалов продолжал доби-

---

<sup>23</sup> Сам Байдуков не мог быть назначен на эту должность, поскольку его отец был репрессирован.

ваться разрешения на совершение перелёта в США, и в мае 1937 года оно было получено. Старт самолёта АНТ-25 состоялся 18 июня. Полёт проходил в значительно более сложных условиях, чем предыдущий (отсутствие видимости, обледенение и т.д.), но 20 июня самолёт благополучно совершил посадку в городе Ванкувер, США. Протяжённость перелёта составила 8504 километра. За этот перелёт экипаж был награждён; как только воздушная экспедиция О.Ю. Шмидта приледнилась на Северном полюсе, Чкалов позвонил В.М. Молотову. Он хотел узнать мнение Сталина о трансполярном перелёте в США. Молотов обещал узнать. 25 мая 1937 года Чкалова и Байдукова пригласили в Кремль на совещание представителей ВВС и Авиапрома.

Валерий Павлович доложил о подготовке экипажа и предполагаемом маршруте, не упомянув о договорённости о совместных действиях с Грозовым<sup>24</sup> по подготовке такого маршрута.

Окончательное решение правительства о проведении трансполярного перелёта было принято в конце мая 1937 года. 2 июня газета «Правда» опубликовала статью Чкалова по этому вопросу.

Громов срочно выписался из больницы и добился приёма у Сталина, где доложил о готовности к рекордному перелёту в Америку своего экипажа и высказал предположение об одновременном старте с Чкаловым. Вождь в принципе согласился.

Экипажу Громова предоставили комнату в главном корпусе НИИ ВВС на Щёлковском аэродроме. Здесь уже разместились месяцем ранее штаб дальних перелётов, экипаж Чкалова, ведущие инженеры из КБ Туполева и врачи. Началась интенсивная подготовка, основное внимание уделялось вопросам навигационного обеспечения и связи. На самолёты установили только что разработанный солнечный указатель курса (СУК) Л.П. Сергеева, новые радиостанции «РД», закупленные в США радиополукомпасы «Файрчальд», штурманы получили специальные астрономические таблицы. Вместе со вторыми пилотами они совершенствовали навыки работы с рацией.

Видимо, по трезвом размышлении и не без влияния других членов экипажа Чкалов решил, что совместный полёт с Грозовым ему ни к чему. Однажды утром, зайдя в ангар, громовцы увидели, что с

---

<sup>24</sup> Громов в это время находился в больнице, и соперник по перелёту, видимо, «забыл» о договорённости.

их самолёта снят мотор. Техники заявили, что им приказали переставить его на самолёт Чкалова как более надёжный<sup>25</sup>.

Конечно, всё это не могло происходить без одобрения сверху. В принципе, казалось бы, всё равно, кто будет первым, ведь оба экипажа – «наши». Но кое-какие нюансы имелись. Чкалов был сталинским (следовательно – всенародным) любимцем. Все члены его экипажа – коммунисты, выходцы из народа, Герои Советского Союза. А Громов с Юмашевым происходили из дворян, Данилин – из купцов, все беспартийные. В кадровом отношении (по анкетам) первый экипаж выглядел предпочтительнее. Как писал впоследствии поэт Феликс Чуев: «Чкалов был на каждого похожим, Громов был похожим на себя». Подобная ситуация сложилась через четверть века при выборе первого космонавта<sup>26</sup>.

Незадолго до вылета экипажа Чкалова едва не произошла катастрофа: при посадке на аэродром истребитель И-16 задел колёсами верхнюю поверхность крыла готовящегося к полёту самолёта, нанеся внушительную пробоину. Основные узлы конструкции не были повреждены, и прибывшие в Щёлково ремонтники под руководством Туполева смогли за неделю устранить поломку.

Ранним утром 18 июня 1937 года самолёт АНТ-25 распластал свои огромные красные крылья над бетонной полосой Щёлковского аэродрома (она специально была построена для трансарктических перелётов в 1935 году). Стартёр поднял флаг, Чкалов дал мотору полные обороты, и машина медленно сдвинулась с места. Мелькнул последний ангар, и самолёт с трудом оторвался от земли.

Первые 8 часов за штурвалом сидел Чкалов. В районе Белого моря штурман Беляков обнаружил неисправность – выбивание масла из двигателя. К счастью, проблема через несколько часов исчерпала сама себя. Видимо, в расчёте на сверхдальний перелёт техники перестарались с маслом.

При выходе на просторы Белого моря попали в высокую облачность, началось обледенение. Пришлось уходить на запасной эшелон, что нарушало разработанный график. Тяжело загруженная машина

---

<sup>25</sup> Двигатель самолёта Громова имел новый редуктор, увеличивавший дальность полёта.

<sup>26</sup> К первому космическому полёту готовились одновременно Ю.А. Гагарин и Г.С. Титов.



очень медленно набирала высоту, при этом появились выхлопы в карбюраторе. Слепой полёт, требующий много сил, заставил пилотов укоротить вахты и чаще отдыхать.

С наступлением 19 июня самолёт достиг Земли Франца-Иосифа, откуда взял курс на Северный полюс. Некоторое волнение вызвала неожиданно оборвавшаяся связь с землёй, но через три часа Байдуков, сменивший Белякова на радиовахте, обнаружил обрыв провода, соединявшего передатчик с антенной, и быстро всё исправил.

Утром самолёт пролетел над лагерем дрейфующей станции «СП-1». Папанинцы с нетерпением ждали этого момента, надеясь, что им сбросят пакет со свежими газетами и письмами. На льду они даже нарисовали жёлтой краской большой круг. Но облачность заслонила лагерь от лётчиков, да и было им не до этого: пришлось бы терять высоту, которая далась с таким трудом. Однако свою роль станция сыграла: передатчик Э.Т. Кренкеля использовался как радиоприёмник, и чкаловцы точно знали своё местонахождение, большое значение имели и регулярно передаваемые метеосводки.

Пройдя точку Северного полюса, экипаж продолжил полёт в Западном полушарии. Несколько часов он проходил при ясной погоде, затем вновь появилась полоса облаков, что потребовало перейти на высоту полёта 5 км. Перенапряжение и недостаток кислорода вызвали ножные судороги у Чкалова. Борьба с циклоном привела к заметному перерасходу горючего. Стало ясно, что рекорда дальности не получится (была договорённость, что Чкалов должен только достигнуть территории Америки, а рекорд дальности – задача Громова, но чкаловцы втайне мечтали и осуществить и то, и другое).

Начался третий – «слепой» участок перелёта. По договорённости за штурвалом на этом этапе был Байдуков. Самолёт покрылся толстой коркой льда, однако мощные воздушные потоки легко швыряли лёгкую машину. Быстро убывали запасы кислорода, и маской пользовался только пилот за штурвалом. Пришлось снизиться на полтора километра.

И тут произошло неожиданное: из системы охлаждения снаружи начало выбрасывать воду, которая сразу замерзала на лобовом стекле кабины. Ручной насос работал вхолостую, показывая отсутствие охлаждающей жидкости в баке. Через десяток минут мотор дол-

жен был остановиться или разлететься на куски. Из воспоминаний Г.Ф. Байдукова:

«Насос не забирает воду! – кричу Чкалову. – Воды, воды давайте, иначе сожжём мотор!»

Чкалов и Беляков бросились к запасному баку – пусто. Стали резать резиновые мешки с питьевой водой. Но они так промёрзли, что пробив их, командир и штурман сумели слить в бачок всего несколько литров. Насос снова работает впустую. Я продолжаю планировать на малых оборотах – осталось только 2 км высоты, а главное, уходит драгоценное время.

Шары-пилоты! – вдруг осенило меня. Чкалов кинулся в хвост, за ним Беляков. Содержимое трёх шаров-пилотов сливается в бачок, и насос начинает закачивать смесь чистой воды с мочой, которую мы теперь не сможем сдать врачам для анализов» (Байдуков, 2002).

В 16 часов 19 июня самолёт достиг побережья Канады. Формально экипаж выполнил программу-минимум, впервые совершив беспосадочный перелёт с европейского на американский континент через Северный полюс. Теперь можно было совершить посадку на любой подходящей площадке. Но горючее в баках оставалось, и Чкалов решил продолжать полёт. От Большого Медвежьего озера повернули на запад, чтобы пересечь Скалистые горы. Высокие пики и мощная облачность заставили подняться на высоту до 6 км, кислорода осталось только на час. В кабине – ниже 9° мороза. Это был самый тяжёлый участок пути.

Тошнота, головная боль, кровотечение из носа скрутили Чкалова. Вновь судьба перелёта зависела от мастерства и выдержки второго пилота. Больше часа прорывался Байдуков сквозь циклон вслепую, даже не представляя истинного направления полёта. Наконец внизу показалась вода – это было Тихоокеанское побережье. Чкалов, ослабевший от кислородного голодания, не мог надёжно управлять самолётом. Последние 10 часов у штурвала провёл второй пилот.

Уточнение остатка бензина показало, что до Сан-Франциско не дотянуть. Решили поворачивать назад и садиться в ближайшем пункте с аэродромом – Портленде. Из облака вышли на высоте 100 метров, шёл слабый дождь. Байдуков пересёк реку Колумбию и совершил посадку на аэродроме города Ванкувера. За 63,5 часа самолёт

преодолеl 11,3 тыс. км (8,6 тыс. – по прямой), в баках осталось всего 77 л горючего.

Сели успешно, хотя на АНТ-25 для экономии веса были сняты тормоза.

Прилёт наших лётчиков в США произвёл сенсацию. Посольство СССР пригласило на приём в честь экипажа прилетевшего самолета около 800 человек. Все члены экипажа были удостоены орденов Красного Знамени (Звёзды Героев у них уже были), их наградили большими денежными премиями (по 30 тыс. руб. и 1 тыс. долларов), так что они смогли купить в США легковые автомашины и холодильники (их в СССР ещё не производили), хорошие радиолы и другие дефицитные товары.

После 1937 года Чкалов продолжил заниматься испытаниями новых крылатых машин, был награждён двумя орденами Ленина и орденом Красного Знамени. Он погиб 15 декабря 1938 года во время испытания нового истребителя И-180. Поблизости от места катастрофы в 1998 году был установлен памятный камень.

С 1938 по 1957 г. имя Чкалова носил Оренбург, в 1937 году Чкаловском назвали село Василёво – райцентр в Горьковской области, родину Валерия Павловича (там имеется дом-музей Героя с подлинным самолётом АНТ-25, на котором он летал). Именем Чкалова названо 1778 проспектов, улиц и переулков в России, а также ряд улиц за рубежом, несколько десятков посёлков, предприятий и даже футбольный клуб.

**УЛИЦА ШИРШОВА** – расположена в районе Лианозово Северо-Восточного административного округа Москвы, названа в 1960 году в честь Героя Советского Союза, академика Петра Петровича Ширшова, участника дрейфа первой в мире научно-исследовательской станции на Северном полюсе.



**Ширшов Пётр Петрович** (1905–1953) родился 25 декабря в городе Екатеринославе<sup>27</sup>, в семье служащего – отец работал печатником в типографии, мать вела домашнее хозяйство. Ин-

<sup>27</sup> Екатеринослав – с 1926 до 2016 г. носил название Днепрпетровск, в 2016 году переименован в Днепр.

терес к естествознанию проявился у мальчика ещё в детские годы, настольной книгой стала «Жизнь животных» Брема. С 1916 по 1920 год Пётр учился в реальном училище, одновременно с учебой с 13 лет работал вечерами в библиотеке народного образования. В 1921 году поступил на биологический факультет Днепропетровского института народного хозяйства, затем перевёлся на биофак Одесского института народного образования. Ещё будучи студентом, Ширшов был зачислен в аспирантуру Днепропетровской биологической станции, к этому времени относятся его первые научные работы. Получив диплом, начал работать гидробиологом на Днепропетровской биостанции. В 1929 году переехал в Ленинград, где заинтересовался проблемами гидробиологии Севера и стал научным сотрудником – гидробиологом в Ботаническом саду АН СССР и на биостанции в Петергофе, В ходе летних экспедиций побывал на Кольском полуострове, Новой Земле и Земле Франца-Иосифа.

Опыт участия в морских полярных экспедициях позволил Ширшову занять место в научной группе на ледокольном пароходе «Сибиряков», прошедшем летом 1932 года за одну навигацию трассу Севморпути. Вместе со всеми членами экспедиции он был награждён орденом Трудового Красного Знамени.

В следующем году руководство Главсевморпути решило повторить сквозной рейс, но уже на обычном грузопассажирском пароходе «Челюскин». В состав экипажа и научной группы вошло много сибиряковцев, в том числе и Ширшов. Достигнув Берингова пролива, пароход был захвачен льдами и обратным дрейфом вынесен в Чукотское море. После гибели «Челюскина» 13 февраля 1934 года начался новый этап экспедиции – жизнь в лагере на дрейфующем льду. Учёные продолжали свои наблюдения за океаном, льдами и атмосферой. Кроме того, все они участвовали в строительстве и ремонте аэродрома, где Ширшов выступал в роли бригадира.

Основная масса зимовщиков была вывезена в Ванкарем 7–13 апреля. Отсюда часть из них пешком двинулась к Уэлену – а это свыше 500 км. Шли партиями по 10 человек, ночевать приходилось в чукотских ярангах. Последней партией руководил Ширшов. За экспедицию на «Челюскине» он был награждён орденом Красной Звезды.

Мысль о создании научной дрейфующей станции в Центральном Арктическом бассейне обсуждалась ещё в ледовом лагере челюскинцев. Когда эта идея перешла в стадию активной подготовки, началь-

ник Главсевморпути О.Ю. Шмидт предложил принять в ней участие гидробиологу П.П. Ширшову и радисту Э.Т. Кренкелю, участвовавшим с ним в экспедициях на «Сибирякове» и «Челюскине».

21 мая 1937 года самолёт М.В. Водопьянова доставил на Северный полюс четвёрку отважных исследователей во главе с И.Д. Папаниным. На льдине развернули палаточный лагерь, установили приборы и начали наблюдения. Дрейф продолжался 9 месяцев, в ходе которых Ширшов провёл целую серию гидрологических и гидрохимических исследований, экспериментально доказал ошибочность гипотезы об отсутствии жизни в полярных широтах Северного Ледовитого океана. 19 февраля 1938 года папанинцы были сняты со льдины спасательной экспедицией на «Таймыре» и «Мурмане». Все четверо стали Героями Советского Союза, депутатами Верховного Совета СССР, получили степень доктора наук без защиты докторской диссертации.

В апреле 1938 года Ширшова назначили директором Арктического института, а через год перевели в Москву на должность 1-го заместителя председателя ГУСМП при СНК СССР, тогда же он был избран действительным членом АН СССР. Для отработки материалов, собранных на «СП-1», Пётр Петрович организовал лабораторию океанологии под своим руководством.

В первые дни Великой Отечественной войны Ширшов получил мандат уполномоченного ГКО, занимался эвакуацией Мурманского судоремонтного завода Главсевморпути, выводом линейных ледоколов из Кольского залива. По возвращении в Москву он возглавил филиал ГУСМП, эвакуированного в Красноярск. Правда, уже в октябре его как Уполномоченного ГКО направляют на Горьковскую железную дорогу, по которой шёл основной поток воинских эшелонов на запад и лавина эвакуированных предприятий на восток. Ширшову удалось «расшить» образовавшуюся здесь гигантскую пробку и наладить бесперебойное движение.

В начале 1942 года Пётр Петрович назначается наркомом Морского флота, на этой должности ему приходится, выполняя поручения Сталина, наводить порядок в нефтеперевозках по Каспию и Волге, после разгрома немцев под Сталинградом восстанавливать разрушенные морские порты на Чёрном море – Новороссийск, Одессу, Измаил, а в конце войны – Петропавловск-Камчатский, Николаевск-на-Амуре, Владивосток, Ленинград. В начале 1946 года он возглавил строительство танкерного флота, полностью утраченного за

годы войны. Одним из основных направлений его деятельности на посту наркома, а потом министра морского флота стало воссоздание кадрового состава советского флота. Помимо должности министра морского флота, П.П. Ширшов с 1946 года и до своей смерти был одним из организаторов и первым директором Института океанологии АН СССР, позднее получивший его имя.

И тут случилось непоправимое. Летом 1947 г. арестовали, якобы за спекуляцию, его жену, известную киноактрису Евгению Гаркуша. В Парткомиссии ЦК Ширшову предложили отказаться от жены, которая «призналась», что является английской шпионкой. Он с гневом отверг это предложение.

Ширшова сняли с поста министра Морского флота, оставив за ним только руководство Институтом океанологии, где он создал сектор Севера, в котором большое внимание уделялось экономике региона, организовал экспедиционную работу первого научно-исследовательского судна «Витязь».

Вскоре после осуждения жены Берия, как бы издеваясь, предложил Петру Петровичу должность своего консультанта. Надеясь хоть что-то узнать о судьбе Евгении, тот согласился.

Удары судьбы расшатали здоровье Ширшова, его неоднократно увозили с работы на «скорой помощи». Пережив три операции, герой Арктики скончался 17 февраля 1953 года, первым из четвёрки папанинцев.

Именем Петра Петровича Ширшова названы бухта на Земле Франца-Иосифа, подводный хребет в Тихом океане, созданный им Институт океанологии РАН и научно-исследовательское судно.

**УЛИЦА ШМИДТА** – находится в дачном посёлке имени Ларина района Лианозово Северо-Восточного административного округа



Москвы, названа в честь академика Отто Юльевича Шмидта (1891–1956), Героя Советского Союза, начальника Главсевморпути и научного руководителя нескольких арктических экспедиций.

**Шмидт Отто Юльевич** (1891–1956) родился в городе Могилёве (Республика Беларусь). В 1909 году окончил с золотой медалью Киевскую 2-ю гимназию. В 1913 году, окончив физико-математи-

ческий факультет Киевского университета, был оставлен для подготовки к профессорскому званию и начал свои исследования в теории групп. С 1916 года – приват-доцент Киевского университета. По некоторым сведениям – принимал участие в революционной деятельности, студенческих волнениях.

После Октябрьской революции Отто Юльевич являлся членом коллегий ряда наркоматов, одним из организаторов высшего образования и науки. Работал в Народном комиссариате просвещения, Государственном учёном совете при СНК СССР, Коммунистической академии, был главным редактором Большой Советской энциклопедии. В 1929 году он основал кафедру высшей алгебры физико-математического факультета МГУ<sup>28</sup>, которой заведовал по 1949 год. В 1928 году О.Ю. Шмидт явился одним из руководителей организованной АН СССР первой советско-германской памирской экспедиции, целью которой было изучение наиболее высоких вершин Западного Памира и восхождение на них. Там его номинальными начальниками являлись Н.В. Крыленко – генеральный прокурор РСФСР и управделами СНК СССР Н.П. Горбунов. И когда в 1931 году в правительстве исподволь прорабатывался вопрос о создании Главного управления Северного морского пути на базе комбината «Комсеверопуть», они, видимо, и предложили кандидатуру понравившегося профессора на роль руководителя. Это положило начало арктическому периоду деятельности Шмидта, принесшему ему всемирную известность и популярность.

В 1929 и 1930 гг. Шмидт возглавлял экспедиции на ледокольном пароходе «Седов» на Землю Франца-Иосифа и на Северную Землю, что явилось неожиданностью для директора Арктического института Р.Л. Самойловича, подготовившего их. В ходе этих экспедиций была организована первая арктическая обсерватория в бухте Тихой (ЗФИ), высажена Северо-Земельская экспедиция Г.А. Ушакова на остров Домашний, открыт ряд островов.

В 1932 году экспедиция на ледокольном пароходе «Сибиряков» под руководством Шмидта впервые прошла за одну навигацию из Архангельска в Тихий океан. В декабре того же года было создано Главное управление Северного морского пути (ГУСМП), начальником которого назначили О.Ю. Шмидта.

---

<sup>28</sup> Позднее – механико-математический факультет.



В навигацию 1933 года было решено повторить сквозной переход по Севморпути, но уже на грузо-пассажирском пароходе «Челюскин», построенном по заказу СССР на верфях Дании. Судно должно было доставить колонистам на остров Врангеля продукты, топливо, оборудование и новую смену зимовщиков на полярную станцию. Начальником рейса назначили О.Ю. Шмидта, капитаном парохода – В.И. Воронина, с которым он выполнил уже три морские экспедиции. На борту «Челюскина» находилось 111 человек: команда, научная группа, строители и будущие зимовщики острова Врангеля, в том числе 10 женщин (одна из них беременная) и малолетний ребёнок.

Первые серьёзные повреждения пароход получил, едва войдя в Карское море, ещё не столкнувшись с тяжёлыми льдами, тогда же выявились и недостатки рулевого управления. Наиболее серьёзные неприятности начались в Чукотском море, где «Челюскин» попал в ледовый плен. Встал вопрос о возможной зимовке в открытом море. По воле льдов, течений и ветров пароход блуждал в разных направлениях, но в итоге был вынесен в Берингов пролив. До чистой воды оставалось всего несколько миль. Свою помощь предложил находившийся поблизости ледорез «Литке», но Шмидт отказался – пропадала чистота эксперимента, да и, вероятно, сыграло роль честолюбие.

Судно медленно, кормой вперёд, дрейфовало на юг. А затем произошло неожиданное: поднялся северный ветер, и льды вместе с плененным ими судном понесло обратно в Чукотское море. Выйти на чистую воду «Челюскину» не удалось.

Так в начале декабря для экипажа и пассажиров «Челюскина» началась вынужденная зимовка. 13 февраля 1934 года последовало сильное сжатие льдов, ставшее роковым для парохода. В экстремальных условиях удалось выгрузить на лёд аварийное снаряжение и продовольствие, после чего «Челюскин» затонул. Образовался знаменитый «ледовый лагерь Шмидта», который просуществовал два месяца.

5 марта на льдину возле лагеря сел самолёт АНТ-4 под управлением А.В. Ляпидевского, который забрал десятерых женщин и двоих детей (у супругов Васильевых, направлявшихся на остров Врангеля, в Карском море родилась дочь Карина). Основная эвакуация была проведена с 7 по 13 апреля. Пять самолётов, среди которых были три отечественных Р-5, американский «Флитстер» и немецкий «Юнкерс», сумели вывезти в Ванкарем 90 человек (в том числе «иностранцы» –

только семерых). Сам Шмидт, серьёзно простудившийся во время работ на ледовом аэродроме, был вывезен 11 апреля и по приказу руководства переправлен на Аляску.

В честь успешного завершения спасательных работ правительство учредило высшую награду СССР – звание Героя Советского Союза. Первыми удостоились этого звания семь полярных лётчиков, осуществивших эвакуацию из ледового лагеря.

В 1937 году О.Ю. Шмидт руководил высокоширотной воздушной экспедицией «Север» по высадке первой научной дрейфующей станции «Северный полюс». В числе восьмерых участников этой эпопеи он стал Героем Советского Союза. 1937 год стал весьма неудачным для ГУСМП. К окончанию навигации из-за тяжелых льдов 26 судов (почти весь флот Севморпути) вынужденно остались на зимовку в Арктике, пропал при перелете в США самолет С.А. Леваневского. Последовали суровые репрессии. Шмидт был смещён с поста руководителя ГУСМП. С февраля 1939 года по март 1942 года он был вице-президентом АН СССР, по его инициативе вскоре был создан Институт теоретической геофизики, которым он руководил по совместительству. В середине 40-х годов XX века Отто Юльевич выдвинул новую космогоническую гипотезу образования Земли и планет Солнечной системы, разработку которой продолжал до конца жизни.

Скончался О.Ю. Шмидт в 1956 году и был похоронен на Новодевичьем кладбище Москвы. Его именем назван остров к западу от Северной Земли и ледник на нём, полуостров на Северном острове Новой Земли, мыс у западного входа в пролив Лонга (бывший мыс Северный), Институт теоретической геофизики в Москве, Шмидтовский район на Чукотке. В 80-х годах в Арктике успешно работал первый в мире научно-исследовательский ледокол «Отто Шмидт», повторивший в дрейфе через Центральный Арктический бассейн путь нансеновского «Фрама».

**ПРОЕЗД ШОКАЛЬСКОГО** расположен в районах Северное Медведково и Южное Медведково Северо-Восточного административного округа Москвы, назван в 1964 году в честь Юлия Михайловича Шокальского – учёного-океанографа, исследователя Арктики.



### **Шокальский Юлий Михайлович (1856–1940)**

родился в Петербурге, в семье известного юриста. Его мать Екатерина Ермолаевна Керн была дочерью воспето́й А.С. Пушкиным Анны Петровны Керн. Отец умер, когда Юлию не было и пяти лет, и семья уехала на Псковщину, в имение двоюродной тётки матери – знаменитое Тригорское. Помогал Екатерине Ермолаевне в воспитании сына Григорий Александрович Пушкин, сын А.С. Пушкина, проживавший долгое время в селе Михайловское.

До 12 лет мальчик получал домашнее образование. В 1867 году семья переехала к бабушке в Ковно (Каунас), а ещё через год вернулась в Петербург, где поселилась в одной квартире со знакомым матери семейством этнографа И.И. Шопена, родственника великого композитора. Здесь Шокальский получил возможность вместе с другими детьми изучать французский, немецкий и английский языки.

В 1872 году Шокальский окончил четыре класса прогимназии и поступил в Военно-морское училище. Теоретические занятия здесь подкреплялись летом учебными плаваниями на парусниках, а затем и на паровом судне. Училище молодой человек окончил, получив премию им. Адмирала Нахимова и первый офицерский чин гардемарина.

В последующие года Юлий Михайлович служил на Балтике, в 1880 году окончил гидрографическое отделение Морской академии, после чего заведовал Главной морской библиотекой, но не забывал и об экспедиционной деятельности. Первые научные работы Шокальского были связаны с практическими вопросами метеорологии и гидрологии. Он исследовал Ладожское озеро, реки Вычегду и Тавду, руководил океанографической экспедицией на Чёрном море, за что Русское географическое общество наградило его в 1888 году Малой золотой медалью.

Проблема изучения и освоения Северного морского пути чрезвычайно увлекала Шокальского. В 1893 году он сделал доклад на эту тему в Географическом обществе и опубликовал в журнале «Морской вестник» статью «Морской путь в Сибирь». В последующие годы Юлий Михайлович часто обращался к проблемам Севера, писал об экспедициях Р. Пири, Ф. Джексона, С. Дежнёва. По его ходатайству

мыс Восточный на Чукотке переименовали в мыс Дежнёва. В 1895 году на VI Международном географическом конгрессе он сделал доклад об исследованиях русскими Северного морского пути.

Шокальский принимал активное участие в подготовке Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг. на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач». Он заказывал приборы в лаборатории физической океанографии Кнудсена в Копенгагене, активно участвовал в составлении инструкции руководителям экспедиции, но сам не вошёл в её состав из-за загруженности педагогической работой.

В 1910–1930 гг. Шокальский был профессором Морской академии, внёс большой вклад в развитие океанографической и топографической наук. В капитальном труде «Океанография» он показал причинную связь явлений, происходящих в Мировом океане. Возглавляя работы по составлению карты рельефа России, Юлий Михайлович совместно с А.А. Тилло разработал методику картографических работ и применил её при исчислении поверхности Азиатской России и длин главнейших рек. Он автор целого ряда общегеографических и специальных карт, был редактором многих атласов, вёл большую научно-организаторскую работу в Геодезическом комитете Госплана СССР, Главном управлении Гидрометеослужбы.

В 1917–1931 гг. Шокальский возглавлял Географическое общество СССР, в 1925–1940 гг., являясь профессором Ленинградского университета, активно участвовал в подготовке Второго Международного полярного года в 1932–1933 гг. Он представлял Советский Союз на многих географических конгрессах, являлся почётным членом ряда иностранных академий и научных обществ.

Из воспоминаний директора Арктического и антарктического НИИ академика А.Ф. Трёшникова:

«Курс лекций по океанографии нам читал очень известный учёный Ю.М. Шокальский. Для нас, студентов, это было удивительным: вот человек родился за пять лет до отмены крепостного права, а является нашим современником. Читая труды полярной экспедиции Э. Толля, изданные в 1905 году, я узнал, что метеорологические и гидрологические наблюдения этой группы обрабатывал генерал-лейтенант Ю.М. Шокальский. Он был военным моряком и много лет – профессором Военно-морской академии, где читал курс географии и

океанографии. В возрасте 74 лет он ушёл в отставку и стал профессором океанографии Ленинградского университета...

Лекции по океанографии в последние годы своей жизни Юлий Михайлович читал небольшой группе студентов-океанологов у себя на квартире. Мы очень любили бывать на этих лекциях. На длинном столе в просторном рабочем кабинете к нашему приходу он раскладывал книги по океанографии, геофизические карты, атласы. Юлий Михайлович регулярно получал от учреждений и своих друзей-учёных из-за границы новинки океанографической и географической литературы. А среди его друзей были очень известные специалисты-мореvedы, картографы, географы» (Трёшников, 2014).

Скончался Ю.М. Шокальский в 1940 году, похоронен в Петербурге на дорожке географов Литераторских мостков Волковского кладбища. Его именем названы два острова в проливе Карские Ворота и в Карском море, пролив на Северной Земле, мыс на острове Рыкачёва близ берега Харитона Лаптева, ледник на Северном острове Новой Земли, научно-исследовательское судно.

### Литература

Аветисов Г.П. «Арктический мемориал». -- СПб., Наука, 2006, с. 25-32.

Аккуратов В.И. «Лёд и пепел» – Москва, Современник, 1984; сокр. переизд. – Москва, ЖАГ-ВМ, 2001.

Аккуратов В.И. «Покорённая Арктика». – Москва, Мол.гвардия, 1948.

Алдан-Семёнов А.И. «Черский». – Москва, Мол. гвардия, 1962.

Алексеев Д.А., Звягин В.Н., Пискарев Б.А. «К истории похода П. Тессема и П. Кнутсена в 1919 г.» Амундсен Р. «Моя жизнь». – Ленинград, Прибой, 1930; переизд. – Москва, Географиздат, 1959.

«Алексей Фёдорович Трёшников. К 100-летию со дня рождения». – СПб., ААНИИ, 2014.

Амундсен Р. «На корабле «Мод». – Москва, 1929.

Амундсен Р. «Северо-восточный проход. Экспедиция на «Мод» вдоль северного побережья Азии». – Ленинград, ГУСМП, 1936.

Амундсен Р. «Южный полюс. Плавание «Фрама» в Антарктиде в 1911–1912 годах». Собр. соч., т. II., – Ленинград, ГУСМП, 1937.

«Бабушкин Михаил Сергеевич» (1893–1938). /Болосов А., Горбунова Л. «Полярная авиация России. Книга вторая: 1945–2014 гг.» – Москва, Паулсен, 2014, с. 406.

«Бабушкин Михаил Сергеевич» (1893–1938). /Бревнов А.А. «История Тикси». – Одесса, 2014, с. 221.

Бабушкин М.С. «Записки пилота». Москва, 1941: переизд. – Москва, Граница, 2005, 2013.

Байдуков Г.Ф. Командарм крылатых. – М., 2002.

Байдуков Г.Ф. Наш полёт в Америку. – М., 1937.

Байдуков Г.Ф. Первые перелёты через Ледовитый океан. – М., 1977.

Байдуков Г.Ф. Первые перелёты через Ледовитый океан. – М., Детлит, 1977.

Байдуков Г.Ф. Рассказы разных лет. – М., 1983.

Байдуков Г.Ф. Чкалов. М., 1991.

Башмаков П.И. «Плавание лейтенанта Малыгина»./Сов. Арктика. – 1939, № 11.

«Бегичев Никифор Алексеевич» (1874–1927)./Бревнов А.А. «История Тикси». – Одесса, 2014, с. 225.

«Бегичев Никифор Алексеевич» (1874–1927)»./Евгенов Н.И., Купецкий В.Н. «Энциклопедия века». – СПб., РГМАА, 2012, с. 321.

Белов М.И. «К 100-летию со дня рождения В.А.Русанова»/Летопись Севера, т.VIII. – Москва, Мысль, 1977.

Белов М.И. «Подвиг Георгия Седова»/Летопись Севера., т. X. – Москва, Мысль, 1982.

Белов М.И. «Семён Дежнёв». – Сов. Арктика, 1939, № 7.

Белов М.И. «По следам полярных экспедиций». – Ленинград, Гидрометеиздат, 1977, с. 17–18.

Белокрыс А. «Девятьсот часов неба. Неизвестная история дирижабля «СССР В-6». – Москва, Паулсен, 2017.

Белолобский И.Н. «Черские – ими связана наука о Земле и Арктике»./История изучения и освоения Арктики – от прошлого к будущему. – Архангельск, САФУ, 2012.

Беляков А.В. Валерий Чкалов. М., 1987.

Берх В.Н. «Жизнеописание первых российских адмиралов, или Опыт истории Российского флота». – СПб., 1831.

Богданов К.А. «Материалы работ Г.Я. Седова за время первой зимовки полярной экспедиции 1912–1913 г.г.»./ Изв. АН СССР, серия геогр. – М., 1957, № 3.

Болосов А. «Полярная авиация России. Книга вторая: 1946–2014 гг.». – М., Паулсен, 2014, с. 410–411.

Болотников Н.Я. «Никифор Бегичев». – М., Географгиз, 1954.

Болотников Н.Я. «Последний одиночка. Жизнь и странствия Никифора Бегичева». – М., Мысль, 1976.

Бочек А.П. «Всю жизнь с морем». – М., Транспорт, 1969.

Боякова С.И. «Колымская экспедиция Г.Я. Седова 1909 г.»/История изучения и освоения Арктики – от прошлого к будущему. – Архангельск, САФУ, 2012, с. 55.

Боярский П.В. «Летопись освоения Земли Франца-Иосифа. Полюсная экспедиция Г.Я. Седова 1913–1914 г.г.»/Земля Франца-Иосифа. – М., Паулсен, 2013, с.106–129.

Боярский П.В. «Маршрутами В.Ю. Визе и героев его книги»./Визе В.Ю. Моря Российской Арктики». – М., Европ. изд, 2008, с. 253–311.

Брейфус Л.Л. «Северные полярные экспедиции 1912 года и их поиски»./Зап. по гидрогр., т. XXXIX. – Петербург, 1915.

Броггер В.Г., Рольфсен Н. «Фритъоф Нансен». – СПб., 1896.

Буманн-Ларсен Т. «Амундсен». – М., Молодая гвардия, 2008.

Бурков Г.Д. «Героизм или авантюра?»./Челюскинская эпопея: в поисках правды./ Мир Севера. – 2009, № 2.

Бурков Г.Д. «Листая старые альбомы. Жизнь, отданная морю». – СПб., ААНИИ, 2008.

Бурлаков Ю.К. «Первые герои-полярники»./Север наш – М., 2014. № 2.

Бурлаков Ю.К. «100 лет Первой русской полюсной экспедиции Г.Я. Седова 1912–1914 годы»./Российский Север: модернизация и развитие. – М., ЦСП, 2012.

Бурлаков Ю.К. «100 лет полярной экспедиции В.А. Русанова 1912–1913 годы»./Российский Север: модернизация и развитие. – М., ЦСП, 2012.

Бурлаков Ю.К. «100-летие со дня рождения Е.К. Фёдорова (1910–1981)»/Вестник Героев. – М., 2010, № 26.

Бурлаков Ю.К. «115-летие со дня рождения В.С. Молокова»./Вестник Героев. – М., 2010, февраль, № 24.

Бурлаков Ю.К. «165 лет С.О. Макарову (1848–1904)»./Полярный альманах, № 2. – М., Паулсен, 2014, с. 162.

Бурлаков Ю.К. «75 лет первой высокоширотной воздушной экс-

педиции «Север» 1937 г./Российский Север: модернизация и развитие. – М., ЦСП, 2012.

Бурлаков Ю.К. «75 лет трагическому трансполярному перелёту экипажа С.А. Леваневского. 1937 год»./Российский Север: модернизация и развитие. – М., ЦСП, 2012.

Бурлаков Ю.К. «80 образования Главсевморпути. 1932 год»./Российский Север: модернизация и развитие. – М., ЦСП, 2012.

Бурлаков Ю.К. «Амундсен Руал» (1982–1928)»/Остров Вайгач. – М., Паулсен, 20011, с. 109–110.

Бурлаков Ю.К. «К столетию Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО)»./ Полярный альманах, № 1. – М., Паулсен, 2011.

Бурлаков Ю.К. «Макаров Степан Осипович (1848–1904)»./Новая Земля. – Москва, Паулсен, 2009, с. 56/ Земля Франца Иосифа. – М., Паулсен, 2013, с. 205-206.

Бурлаков Ю.К. «Нансен Фритъоф» (1861–1930)./ Остров Вайгач. – М., Паулсен, 2011, с. 105.

Бурлаков Ю.К. «Папанинская четвёрка: взлёты и падения». – М., Европ. изд., 2004; переизд. – М., Паулсен, 2017.

Бурлаков Ю.К. «Пахтусов Пётр Кузьмич (1800–1835)»./Новая Земля. – Москва, Паулсен, 2009, с. 55; Остров Вайгач. – Москва, Паулсен, 2009, с. 103.

Бурлаков Ю.К. «Русанов Владимир Александрович (1875–1913)»./Новая Земля. Москва, Паулсен, 2009.

Бурлаков Ю.К. «Седов Георгий Яковлевич (1977–1914)»./Новая Земля. Москва, Паулсен, 2009, с. 58-59; Земля Франца-Иосифа. – Москва, Паулсен, 2013, с. 108.

Бурлаков Ю.К. «75 лет перелёту экипажа В.П. Чкалова из Москвы в США через Северный полюс. 1937 год»./Российский Север: модернизация и развитие. М., ЦСП, 2012. С. 444-445.

Бурлаков Ю.К. «Николай Петрович Каманин»/Вестник Героев. М., 2009, сентябрь, № 20.

Бурлаков Ю.К. «Первые герои-полярники» // Север наш. М., ФИАТ, 2011. № 2.

Бурлаков Ю.К. Шишкин Ж.К. «Двойной портрет на фоне Арктики и АЛСИБа (М.И. Шевелёв и И.П. Мазурук). – М., МЦ РГО, 2017.



- Бурлаков Ю.К., Добровольский А.С. «Свет Золотой Звезды»/Моск. комсомолец. – 2004, 13 апреля.
- Бурлаков Ю.К., Добровольский А.С. «Челюскин» в ледяных тисках»./Моск. Комсомолец, 2004, 14 февраля.
- Бурлаков Ю.К., Логинов А.А., Николай Петрович Каманин. М., Патриот, 2009.
- Бурлаков Ю.К., Логинов А.А. «Кавалеры Золотых Звёзд». – М., Патриот, 2004.
- Бурлаков Ю.К., Членов В.М. «Зарождение авиации Якутии и Чукотки». – М., МЦ РГО, 2017.
- Бурлаков Ю.К., Шишкин Ж.К. «80 лет историческим полётам в Советской Арктике». – М., МЦ РГО, 2017.
- Варсонофьева В.А. «Александр Евгеньевич Ферсман»./Бюллетень Моск. общества испытателей природы. – 1946, т. XXI.
- Вехов В.Н. «Сибиряковы»/Московский журнал. – 2001, № 6, с. 15-21.
- Визе В.Ю. «Георгий Яковлевич Седов»./Русские мореплаватели. – М., Воениздат, 1953.
- Визе В.Ю. «Моря Советской Арктики». – М., Главсевморпуть, 1948; переизд. под ред. П.В. Боярского и Ю.К. Бурлакова: «Моря Российской Арктики». – М., Европ. изд., 2008.
- Визе В.Ю. «На «Сибирякове» и «Литке» через Ледовитые моря». – М., Главсевморпуть, 1946.
- Визе В.Ю. «На Землю Франца-Иосифа». – М., ОНТИ, 1930.
- «Владимир Александрович Русанов. Статьи, лекции, письма». – Европ. изд., 2004.
- «Водопьянов Михаил Васильевич» (1899–1980)/Бревнов А.А. «История Тикси». – Одесса, 2014, с. 237.
- Водопьянов М.В. «Дважды на полюсе». – М., Сов. писатель, 1938.
- Водопьянов М.В. «Друзья в небе». – М., Сов. Россия, 1967.
- Водопьянов М.В. «На крыльях в Арктику» – М., Географгиз, 1954.
- Водопьянов М.В. «Небо начинается с земли». – М., Современник, 1976.
- Водопьянов М.В. «От сохи к самолёту». – М., Мол. гвардия, 1937.
- Водопьянов М.В. «Повесть о первых героях» – Москва, ДОСААФ, 1980.

Водопьянов М.В. «Полёт на Землю Франца-Иосифа». – М., ОНТИ, 1937.

Водопьянов М.В. «Полюс». – М., Детгиз, 1951.

Водопьянов М.В. «Полярный лётчик». – Ленинград, Кн. изд., 1954; переизд. – М., Детгиз, 1974.

Водопьянов М.В. «Путь лётчика». – М., Географгиз, 1953.

Водопьянов М.В. Григорьев Г. «На перекрёстке бурь. Повесть о М.С. Бабушкине». – М., Московский рабочий, 1971.

Водопьянов М.В. «Лётчик Чкалов». М., 1963.

Водопьянов Ю.К. Повесть о первых героях. М., ДОСААФ, 1980.

Волович В.Г. «Полярные дневники участника секретных экспедиций 1949–1955 г.г.». М., Паулсен, 2010.

Вольский-Варнес Я. «Пётр Кузьмич Пахтусов»./Сов. Арктика. – 1940, № 7, с. 82-90.

Воронин В.И. «Значение ледоколов в полярных плаваниях»./За освоение Арктики». – Л., ГУСМП, 1935.

«Воспоминания об академике Е.К. Фёдорове»./ Сборник. – М., Паулсен, 2010.

«Вторая экспедиция подпоручика Пахтусова к восточному берегу Новой Земли в 1834 и 1835 годах»./Зап. Гидрограф. Деп. – СПб., 1844, ч. 2.

«Герои неба и земли». Очерк о В.С. Молокове./Сост. А.В. Плотников и Е.П.Сорокина. – Видное, МО, Видновские вести, 2013.

Голубчиков С.Н. «Взойдёт ли вновь звезда Сибирикова? К 150-летию со дня рождения А.М. Сибирикова»./Энергия, экономика, техника, экология. – 1999, № 7, с. 61-66.

Громов Б.В. «Поход «Сибирикова». – М., Сов. лит., 1934.

Громов М.М. Через всю жизнь. – М., Молодая гвардия, 1986.

Гурский К.П. «Мой Вайгач. (Записки заключённого)». – Нарьян-Мар, 1999.

Данилин А.С. Через Северный полюс – с мировым рекордом. М., ДОСААФ, 1981.

«Дежнёв Семён Иванович» (ок. 1605–1673). /Бревнов А.А. «История Тикси». – Одесса, 2014, с. 244.

Дмитриева А.А. «Основоположники отечественной океанографии». – Л., 1950.

Добровольский А. «Рекорд по вине «дублёра»/Моск. комсомолец, 2012, 12 июля.

«Доронин Иван Васильевич» (1903–1951). /Бревнов А.А. «История Тикси». – Одесса, 2014, с. 247.

Дремлюг В.В. «Военные годы в Арктике». – СПб, ГеоГраф, 2013.

Ермолаев А.М., Дибнер В.Д. «Михаил Михайлович Ермолаев». – СПб., Эпиграф, 2005.

Ермолин Б.В. «К 135-летию Г.Я. Седова – исследователя Арктики»./История изучения и освоения Арктики – от прошлого к будущему. – Архангельск, САФУ, 2012, с.122.

Жуков Ю.Н. «Арктический Сталин»./Вестник героев. – Москва, 2012, октябрь, № 35.

Жуков Ю.Н. Сталин: арктический щит. – М., Вагриус, 2008.

Зубов Н.Н. «Отечественные мореплаватели-исследователи морей и океанов». – М., Географиздат, 1954; репр. переизд.. – М., Паулсен, 2013, с. 66-71, 304-320, 339-343.

Зубов Н.Н. «В центре Арктики». – М., Главсевморпуть, 1948.

Ивонинская Л.А. «Участие моего деда Н.М. Сахарова в экспедиции Г.Я. Седова к Северному полюсу в 1912–1914 гг.»./История изучения и освоения Арктики – от прошлого к будущему. – Архангельск, САФУ, 2012, с. 75.

«Из дневников и статей О.Ю. Шмидта»./Летопись Севера, т. III. – М., 1962.

Исследование Арктики с воздуха/Визе В.Ю. «Моря Российской Арктики». М., Европ. изд., 2008, с. 146–147.

История великих перелётов для детей)/Мир техники. М., 2017. № 6.

Как мы спасали челюскинцев/Сборник. М., Правда, 1934.

Каманин Н.П. «Лётчики и космонавты». М., Политиздат, 1971.

Каманин Николай Петрович (1908–1982)/Бревнов А.А. История Тикси. Одесса, 2014.

Каминский Ю.А. Кремлёвские перелёты. М., Гласность, 1998.

Каневский З.М. «Загадки и трагедии Арктики». – М., 1991.

Караваева Т.А. «Как живут и работают Герои Советского Союза»/Советская Арктика. – 1935, № 2.

Каропова В.И. «Челюскин»: неизвестные ответы на старые вопросы»./Мурманский Арктический сборник. – Мурманск, 2004.

Корнеева О. «Первый на полюсе. Подвиг Водопьянова» – М., Паулсен, 2015.

Корякин В.С. «Владимир Александрович Русанов». – М., 1987.

Корякин В.С. «Дневник Г.Я. Седова: маршрут 1913 года вокруг северного побережья Новой Земли»./Полярный архив, т. 1. – М., МАКЭ, 2003, с. 38-42.

Корякин В.С. «Отто Шмидт». – М., Вече, 2011.

Корякин В.С. «Пойти. Открыть! И пропасть». Очерк о В.А.Русанове./Вестник Героев. – М., 2012, № 10, с. 5-6.

Корякин В.С. «Полярный исследователь Георгий Седов»./Вестник Героев – М., 2012, № 10, с. 3-4.

Корякин В.С. «Русанов»./Серия ЖЗЛ – М., Молодая гвардия, 2005.

Красникова О.А. «Неизвестные фотографии Г.Я. Седова 1909 г.»./История изучения и освоения Арктики – от прошлого к будущему. – Архангельск, САФУ, 2012, с.139.

Кренкель Э.Т. «РАЕМ – мои позывные». – М., Советская Россия, 1973; переизд. – М., 2016.

Кублицкий Г.И. «И Северным океаном». – Красноярск, Кн. изд., 1988.

Кублицкий Г.И. «По материкам и океанам». Рассказы о путешествиях и открытиях. – М., Детгиз, 1957, с. 326.

Кузнецов Н.А. «Ледокол «Ермак»./Сто великих кораблей. – М., Вече, 2013.

Кузнецов Н.А. «Отечественные морские ледоколы». – М., Паулсен, 2014.

Кузнецов Н.А. «Полярные капитаны российского и советского флота» – М., Паулсен, 2014.

Кушаков П.Г. «Два года во льдах на пути к Северному полюсу с экспедицией старшего лейтенанта Седова». – М., 1920.

Кушнарёв Е.Г. «В поисках пролива». – Л., 1976.

Ларьков С.А. «Виртуальный транспорт с зеками»/Челюскинская эпопея: в поисках правды./Мир Севера. – 2009, № 2.

Ларьков С.А., Романенко Ф. «Враги народа» за Полярным кругом». – М., Паулсен, 2010.

Лебедев А.А., Мазурук И.П. «Над Арктикой и Антарктикой». – М., Мысль, 1991.

- Леваневский С.А. «Наш перелёт Лос-Анджелес – Москва»./Сов. Арктика. – 1936, № 11.
- Левинсон К.А. «Отто Шмидт – герой XX века!»./Вестник героев. – М., 2012, октябрь № 35.
- Ляпидевский А.В. «Пятое марта». – М., 1935.
- Ляпидевский А.В. «Челюскинцы». – М., 1976.
- Макаров С.О. «Витязь» и Тихий океан». – СПб., 1894.
- Макаров С.О. «Ермак» во льдах». – СПб., 1901.
- Макаров С.О. «Об исследованиях Северного Ледовитого океана». – СПб., 1897.
- Макаров С.О., Кузнецов Н.А., Долгова С.В. «Ледокол «Ермак». – М., Паулсен, 2012.
- Малыгин Н.И. «Поморская династия Малыгиных»./Мурманский арктический сборник. – Мурманск, 2004.
- «Михаил Сергеевич Бабушкин»./Советская Арктика. – 1938, № 1, с. 13.
- Молоков В.С. «По всему побережью Ледовитого океана»./Сов. Арктика. – 1936, № 11.
- Молоков В.С. «Речь на приёме в Кремле»./Сов. Арктика. – 1936, № 3.
- Молоков В.С. «Родное небо». – М., Воениздат, 1977; 1978.
- Молоков В.С. «Три полёта». – Л., ГУСП, 1939.
- Муров М.С. «Записки полярника». – Л., Лениздат, 1971.
- Нагорный С. «Об экспедиции Г.Я. Седова»./Сов. Арктика. – 1938, № 3.
- «Наш Кренкель»./Сборник. – М., Гидрометиздат, 1975.
- Обручев С.В. «На самолёте в Восточной Арктике». – Л., 1934.
- Оглоблин Н.Н. «Семён Дежнёв»/Российские землепроходцы и паломники. – М., Слово, 2012.
- Остапенко Ю.А. «Вожди и самолёты». – М., Воздушный транспорт, 2009.
- Островский Б.Г. «Великая Северная экспедиция 1733–1743 гг.». – Архангельск, Севкрайиздат, 1935.
- Островский В.Г. «Безвременно ушедшие». – Л., 1934.
- Оусланд Б. «В Арктику! Великое открытие Амундсена». – М., Паулсен, 2015.

- Оусланд Б. «На север! Нансен идёт к полюсу». – М., Паулсен, 2015.
- Оусланд Б. «Нансен. Через Гренландию». – М., Паулсен, 2015.
- Оусланд Б. «Южный полюс. Амундсен против Скотта». – М., Паулсен, 2015.
- Папанин И.Д. «Лёд и пламень». – М., Политиздат, 1977; 1987.
- Пасецкий М.В. «Арктические путешествия россиян». – М., Мысль, 1974.
- Пасецкий М.В. «Находки, которые открывают тайны». – М., Транспорт, 1964.
- «Пахтусов Пётр Кузьмич (1800–1835)». /Евгенов Н.И., Купецкий В.Н. «Экспедиции века». – СПб., РГМАА, 2012, с. 330.
- Пасецкий М.В. «Фритъоф Нансен». – М., Наука, 1986.
- «Первая и вторая экспедиции Пахтусова на Новую Землю (1834–1835)» /Зубов Н.Н. «Отечественные мореплаватели-исследователи морей и океанов». – М., Паулсен, 2013, с. 263-270.
- «Первые Герои Советского Союза»./Сборник. – М., 1956.
- Петров И. «История про букву «Т»./Полярный альманах, № 1. – М., Паулсен, 2011.
- Пинегин Н.В. «В ледяных просторах». – М., 1924.
- Пинегин Н.В. «Георгий Седов», 1 и 2 части. – Москва, Главсевморпуть, 1953; переизд. – Новосибирск, Запсибиздат, 1971.
- Пинегин Н.В. «Записки полярника». – Архангельск, Севкрайиздат, 1936; переизд. – Москва, Географгиз, 1952.
- Пинегин Н.В. «Полярный исследователь Г.Я. Седов». – Ростов-на-Дону, 1940.
- Писаржевский О.Н. «Ферсман». – М., Сов. писатель, 1967.
- «По Сталинскому маршруту: героический беспосадочный перелёт Москва – Северный Ледовитый океан – Камчатка – Николаевск». – М., 1936.
- «Последняя экспедиция Витуса Беринга». – Москва, 1992.
- «Полярники». – М.: СВАО, 2017.
- Попов С.В. «Морские имена Якутии». – Якутск, кн. изд., 1987, с. 98-99.
- «Последняя экспедиция Витуса Беринга». – М., 1992.
- «Поход «Челюскина». Т. 1, 2 – Москва, Правда, 1934.
- Почтарёв А., Горбунова Л. «Полярная авиация России. Книга первая: 1914–1945 гг.» – М., Паулсен, 2011.

- Райхенберг М. «Семён Дежнёв»./Советская Арктика. – 1939, № 7.
- Ревзин Г.И. «Подвиг жизни Ивана Черского». – М., 1962.
- Рихтер Б. «В.А.Русанов и его экспедиции в Арктике»./Сов. Арктика. – М., 1939, № 12, с. 80-91.
- Рихтер Б.П. «Пахтусов»./Сов. Арктика. – 1935, № 5.
- «Руал Амундсен» /Самые знаменитые путешественники. – Москва, Белый город, 2012.
- «Русанов Владимир Александрович (1875–1913)»./Евгенов Н.И., Купецкий В.Н. «Экспедиции века». – Спб., РГМАА, 2012, с. 331.
- Русанов В.А. «На «Дмитрии Солунском» вокруг Новой Земли». – СПб., 1911.
- «Русские экспедиции в Арктику 1912–1914 гг./Сост. Д. Глазков. – М., Паулсен, 2013.
- Сальников Ю.П. «Жизнь, отданная Арктике. Повесть о С.А. Леваневском». – М., Политиздат, 1984.
- «Самолёт и дирижабль в Арктике». Дискуссия./Сов. Арктика. – 1935, № 14.
- Саннес Т.Б. «Фрам»: приключения полярных экспедиций». – Л., Судостроение, 1991.
- Сафонов С., Бурлаков Ю. «Спасение челюскинцев». – М., Паулсен, 2016.
- Свердруп О. «Под русским флагом». – М., Паулсен, 2014.
- Свердруп Х.У. «Плавание на судне «Мод» в водах морей Лаптевых и Восточно-Сибирского». – Материалы Якутской комиссии, вып. 30, 1930.
- Северная энциклопедия. М.: Европ. изд., 2004; переизд.: – М., Паулсен, 2017.
- «Седов Георгий Яковлевич (1887–1914)»./Евгенов Н.И., Купецкий В.Н. «Экспедиции века». – СПб., РГМАА, 2012, с. 331.
- Седов Г.Я. «Путешествия в Колыму и на Новую Землю в 1909–1910 гг.». – Петербург, 1917.
- Симакова Л.А. «Александр Кучин. Русский у Амундсена». – Паулсен, 2015.
- Слепнёв М.Т. «В снегах Севера». – М., Осоавиахим, 1931.
- Слепнёв М.Т. «Трагедия в проливе Лонга»./Сов. Арктика. – 1937, № 10.

- Смилевцев И.Д. «Записки полярного доктора». – Саратов, 2010.
- Соколов А.П. «Северная экспедиция 1733–1743 гг.». – Спб., 1851; переизд. – М., Паулсен, 2015.
- Толль Э.В. «Плавание на яхте «Заря». – М., 1956.
- Толстикова Е.И. «Евгений Константинович Фёдоров»./Летопись Севера, Т. 11. – М., 1985.
- Трёшников А.Ф. «Их именами названы корабли науки». – Л., 1990.
- Трёшников А.Ф. «Мои путешествия». – М., Мысль, 1985.
- Трёшников А.Ф. «Руал Амундсен». – Л., Гидрометиздат, 1976.
- Трояновский М.А. «Я хотел написать книгу». – М., Искусство, 1972.
- Урванцев Н.Н. «Как мы нашли почту Амундсена». – Полярный круг, Москва, 1974.
- Фёдоров Е.К. «Полярные дневники». – Л., Гидрометиздат, 1979.
- Ферсман А.Е. «Воспоминания о камне». – М., 1940.
- Ферсман А.Е. «Занимательная геохимия». – М., 1948.
- Ферсман А.Е. «Занимательная минералогия». – М., 1928.
- Ферсман А.Е. «Три года за Полярным кругом». – М., Молодая гвардия, 1924.
- Ферсман А.Е. «Уроки одного открытия»./Химия и хозяйство. – М., 1929, № 23.
- Фефилов П.Л. «Г.Я. Седов смотрел далеко вперёд»./История изучения и освоения Арктики – от прошлого к будущему. – Архангельск, САФУ, 2012, с. 70.
- Хмызников П.К., Ширшов П.П. «На Челюскине». – Главсевморпуть, 1936.
- Худяков В. «На дирижабле в Арктику. «Красин» спасает воздухоплателей». (Для детей) – Москва, Паулсен, 2015.
- «Черский И.Д.»/Сборник. – Иркутск, Книжн. изд., 1956.
- Чертков В.Е. «Ищу Арктику». – М., Сов. Россия, 1986.
- Чесноков И.Н. «Иду в неизвестность». – М., Детгиз, 1989.
- Чкалов В., Байдуков Г., Беляков А. «Наш полёт» – М., 1936.
- Чкалов В.П. «Наш трансполярный рейс». – М., Политиздат, 1938.
- Чумаченко Г.С. «Операция «Полюс». Высокоширотные воздушные экспедиции 1948–1949 гг.»/Полярный альманах, № 2. – М., Паулсен, 2014, с. 51-57.



Шевелёв М.И. «Арктика – судьба моя». – Воронеж, МОДЭК, 1999.

Шеклтон Э. «Фритъоф Нансен – исследователь». – М., Прогресс, 1986.

Шестерикова Л. «Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания». – М., ДОСААФ, 1953.

Ширшова М.П. «Забытый дневник полярного биолога». – М., АВАНТИ, 2003.

Шмидт О.Ю. «Избранные труды. Географические работы». – М., АН СССР, 1960.

Шмидт О.Ю. «Наши задачи по освоению Арктики»./За освоение Арктики. – Л., Главсевморпуть, 1935.

Шокальская З.Ю. «Жизненный путь Юлия Михайловича Шокальского»./Памяти Шокальского. – М., АН СССР, 1946.

Шокальский Ю.М. «Вести об экспедиции Северного Ледовитого океана»./Изв. РГО, т. 51. – Петербург, 1915.

Шокальский Ю.М. «Вступительное и заключительное слово по докладу Б.А. Вилькицкого»./Изв. РГО, т. 52. – Петербург, 1916.

Шокальский Ю.М. «Данные об условиях плавания Беринговым морем и далее на запад Северным Ледовитым океаном до устья реки Лены»./Зап. по гидрографии. – СПб., 1909, вып. 30.

Шокальский Ю.М. «Морской путь в Сибирь»./Морской вестник. – СПб., 1893.

Шокальский Ю.М. «Океанография Карского и Сибирского морей»./Краткие сведения по метеорологии и океанографии Карского и Сибирского морей. – Петербург, 1918.

Юмашев А.Б. Рекорд дальности (Москва – Северный полюс – США)/Наука и жизнь, 1987, № 6.

Юнга Ё.С. «Великие географические открытия русских мореплавателей»./Новаторы русского флота. – М., 1949.

«Экспедиция подпоручика Пахтусова для описи восточного берега Новой Земли в 1832–1833 гг.»./Зап. Гидрогр. деп. – СПб., ч.1, 1842, с. 1-246.

«Экспедиция Русанова на зверобойной шхуне «Геркулес» (1912–1913)»/Зубов Н.Н. «Отечественные мореплаватели-исследователи морей и океанов». – М., Паулсен, 2013.

«Эрнст Теодорович Кренкель (1903–1971)»./Вестник Героев. – М., 2013, ноябрь-декабрь, № 42.

Яников Г.В. «Великая Северная экспедиция». – М., Географиздат, 1949.

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 ГОРОДСКОЙ НАУЧНО- ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР

«Ознакомление учащихся с природным и этнокультурным разнообразием России (мира) средствами ландшафтного дизайна пришкольного участка: возможности организации музея природы» в рамках экспериментальной площадки (ГЭП) «Воспитание у учащихся патриотизма и межэтнической толерантности в процессе информационно-аналитической и художественно-проектной деятельности»

Дата проведения: 14 ноября 2007 г.

Место проведения: Московский музей образования.

Организатор: лаборатория народоведения и межкультурной коммуникации Кафедры ЮНЕСКО МИОО.

Основная задача: обмен опытом и установка партнерских отношений с организациями и учеными в рамках проекта «Ознакомление учащихся с природным и этнокультурным разнообразием России (мира) средствами ландшафтного дизайна пришкольного участка: возможности организации музея природы», расширение образовательного пространства школы в процессе их подключения к образовательным программам Главного Ботанического сада РАН, Ботанического сада МГУ, Музея им. Тимирязева и других организаций.

### 1 часть

Выступление педагогов общеобразовательных учреждений Москвы – участников ГЭП и школ, работающих в рамках обозначенной темы.

11-00 час. – 13-30 час.

1. Взаимодействие человека и природы в этнокультурах. Моделирование природных условий различных климатических областей в системе средств воспитания межэтнической толерантности у школьников. Найденова Елена Александровна – канд. педагогич. наук, зав. Лабораторией народоведения и межкультурной коммуникации кафедры ЮНЕСКО МИОО, научный руководитель ГЭП.

2. Музей – этнографический комплекс на пришкольном участке. Андреева Татьяна Ремизановна – преподаватель биологии школы № 1321 «Ковчег» ЮВАО Москвы (участник ГЭП).

3. Биоразнообразие растительных природных сообществ России на пришкольном участке и в фойе школы. Назаренко Ирина Анатольевна – преподаватель биологии ЦО № 1409 САО Москвы (участник ГЭП).

4. Организация проектно-художественной и исследовательской деятельности учащихся в процессе оформления пришкольного участка по теме: «Природное и этнокультурное разнообразие России». Найдина Юлия Анатольевна – зам. директора по ГЭП, Татарченко Людмила Григорьевна – зам. директора по воспитательной работе ЦО № 264 СВАО Москвы.

5. «Китайский дворик» в фойе ЦО № 1948 ЮЗАО – отражение идеи неразрывной связи природы и человека в китайской культуре (философский сад). Булыгина Наталья Игоревна – рук. Музея истории и культуры Китая, преп. МХК, Барышева Зоя Павловна – зам. директора по воспитательной работе.

6. Роль эколого-краеведческого музея и пришкольного участка в формировании ценностей культуры мира. Казелина Людмила Ильинична – зам. директора по воспитательной работе школы № 278 СВАО Москвы.

## 2 часть

Выступление ученых-биологов, имеющих опыт работы по выращиванию растений различных климатических областей в условиях Москвы.

14-00 час. – 16-00 час.

1. Возможности выращивания растений различных климатических областей в условиях Москвы и Подмосковья. Мамедова Эльмира Тофиковна – канд. биол. наук, ООО «Ваш дом».

2. Возможности использования «восточных мотивов» в озеленении пришкольного участка. Голосова Елена Владимировна – канд. биол. наук, гл. ландшафтный архитектор Главного Ботанического сада РАН.

3. Растим «зеленое» поколение: образовательные программы для школьников в Ботаническом саду МГУ (Аптекарский огород). Андреева Алла Евгеньевна – канд. биол. наук, зам. пред. Совета Ботанических садов РАН по экологическому образованию, науч. сотруд-

---

ник Биологического факультета МГУ, координатор образовательных программ.

4. Методы ландшафтного строительства как одна из форм образовательного процесса. Лаптева Екатерина Михайловна – преподаватель Гуманитарно-экологического ин-та, научный сотрудник Музея землеведения МГУ.

5. Редкие и исчезающие растения средней полосы в природном комплексе пришкольного участка. Михеева Елена Николаевна – зав. отделом Гос. биологического музея им. К.А. Тимирязева.

6. Моделирование природных условий страны исхода учащимся-мигрантом как средство формирования посреднического типа этнической идентичности. Иксанова Ирина Викторовна – канд. биолог. наук, руководитель Центра краеведения и музейного дела МосГорСюТур.

7. Обсуждение дальнейшего сотрудничества научных организаций (отделов организаций) и учреждений образования, занятых в ГЭП, по обозначенной теме.

**ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА:  
САМОАНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ  
УЧРЕЖДЕНИЙ – УЧАСТНИКОВ ГЭП**

**Самоанализ деятельности школы № 1321**

**«Ковчег» ЮВАО Москвы:**

**Озеленение пришкольного участка с учетом направленности  
деятельности Музея кочевых культур**

**Т.Р. Андреева – преподаватель биологии школы № 1321**

Организация ландшафта проводилась в пространстве пришкольного участка школы № 1321 «Ковчег», включая Музейный комплекс: «Кочевая культура Великой Степи», «Северное Стойбище – живая традиция» (пришкольная территория составляет 0,572 га). В 2007–2008 учебном году были выполнены следующие виды работ:

установлено сотрудничество с Музеем земледения, Ботаническим садом «Аптекарский огород» МГУ, главным Ботаническим садом РАН;

проведена экскурсия для учащихся 5-6 классов в Музее земледения МГУ по теме: «Формирование ландшафтов. Горные породы» (30 чел.). Цель: научить распознавать горные породы, являющиеся основой формирования ландшафтов (ноябрь 2007);

на уроках и во внеурочной работе с учащимися 5-х классов организована групповая исследовательская работа по теме: «Связь ландшафтов и растительности» (в течение года);

проведена экскурсия в Ботанический сад МГУ «Аптекарский огород» (8 человек 4-9 класс) (апрель 2008 г);

произведена посадка растений на территории Музейного комплекса: «Кочевая культура Великой Степи», «Северное Стойбище – живая традиция» для создания элементов ландшафта Монголии – кустарников и многолетних трав. Посадочный материал получен из Главного Ботанического сада Академии наук и питомника ВВЦ: миррикария, рододендрон Ледебура, можжевельник Казацкий, можжевельник Даурский, Курильский чай, тамариск (май 2008 г., продолжение посадок в июне);

осуществлено руководство экзаменационной работой ученика 9 класса Андреева В. «Собь-Елецкий перевал. Полярный Урал. Опи-

сание ландшафтов» (в течение года) и руководство индивидуальной исследовательской деятельностью ученика 5 «В» класса Каневского Михаила по теме: «Изучение ландшафтов полуострова Ямал» (в течение 2007–2008 гг. Миша два раза посещал Главный Ботанический сад РАН, также он принимал участие в полевых исследованиях по изучению водной растительности, учету уток в Московской области);

проведена экспедиционная поездка на Южный Ямал (станция Паюта) с участием учеников и родителей школы № 1321 «Ковчег» (с 10 июля 2008 года);

создан архив фотографий полуострова Ямал и Полярного Урала для иллюстрации к изучению соответствующих тем по географии и биологии (2008–2009 гг.).

### **Как все начиналось**

Этнографический комплекс «Музей кочевых культур» в школе № 1321 «Ковчег» начал свое существование несколько лет назад. На первом этапе это было воссоздание жилищ и предметов обихода народов Монголии. В настоящее время началась работа по построению второй части музея, рассказывающей о жизни ненцев Ямала.

Когда в рамках ГЭП нашей школе предложили участвовать в конкурсе проектных работ «Ознакомление учащихся с природным и этнокультурным разнообразием России (мира) средствами ландшафтного дизайна пришкольного участка», возникла вполне естественная мысль начать со школьного музея под открытым небом.

Жизнь любого народа можно понять, только зная природную среду, в которой он возник и развивался, где совершенствовалась его культура. А в нашей многонациональной стране и в таком сложном городе, как Москва, понимать других жизненно необходимо. Московскому школьнику (да и взрослому) трудно «влезть в шкуру» кочевника, неважно, где этот кочевник живет, – в Великой степи или в Арктике. Но людям можно помочь, поселив элементы флоры Монголии и Ямала в нашем комплексе. Куртины карликовой березки или арчевники (можжевеловые редколесья) говорят сами за себя.

Площадь, которая будет подвергнута первой очереди озеленения, невелика. Задача же, стоящая перед озеленителями, чрезвычайно сложна. Нам придется соединять мало соединяемые растения Мон-

гольской провинции Центрально-Азиатского района и растения Арктики и Субарктики.

Так уж случилось «исторически», что начнем мы с приручения северной флоры (просто мы ее лучше знаем).

Сложностей нам видится несколько. Во-первых, все арктические растения обладают очень коротким периодом вегетации, в силу чего рост побегов, цветение и плодоношение в условиях Москвы будет заканчиваться к середине июля, а нередко и раньше. Растения могут потерять свою декоративность, а в ряде случаев приобрести форму, не характерную для мест изначального произрастания.

Во-вторых, подавляющее большинство арктических растений очень светолюбиво, а часть нашего комплекса расположена с северо-восточной стороны школы и затеняется не только зданиями, но и крупными деревьями пришкольного участка и детского сада. Мы думаем, все помнят, что флора Арктики приспособлена летом к круглосуточному освещению полярного дня.

В-третьих, большой проблемой будут московские жара и сушь в условиях города. Поливать мы, конечно, будем, но болото у стен здания школы устраивать нельзя. Да и создание искусственной морены проблематично. В высокой Арктике летом иногда бывают периоды с «египетской» жарой, но они не столь продолжительны, сколь это обычно для лесной зоны.

В-четвертых, исконно арктические и арктоальпийские растения будут сильно глушиться сорняками средней полосы, имея все шансы проиграть. Большинство арктических растений не может наращивать огромную зеленую массу за короткий срок и не имеет таких быстро растущих корневищ (по крайней мере ксеро- и мезофитные виды).

В-пятых, растениям Севера придется столкнуться с вредителями и болезнями средней полосы. Если чуть не уследить – все может кончиться очень плачевно. По ряду наших наблюдений слизи набрасываются на некоторые виды привезенных с Севера растений в первую очередь (например, на остролодочки).

После консультаций со специалистами и в процессе работы, думается, мы во многом сможем решить эти и другие, пока еще плохо понятные нам вопросы. О таких агроприемах, как создание специ-

ального слоя почвы мощностью около полуметра, дренажа и т.п., мы здесь не говорим, т.к. это просто очевидно.

Что будет выбрано для нашего музея? Напрашивается ответ, что тундровые растения. Однако не все так просто.

Во-первых, оленеводческая культура распространена не только в типичных и арктических тундрах. Немало стад кочует в кустарниковой тундре, лесотундре, доходя до границы северной тайги (по крайней мере на Полярном Урале). Ненцы не могут существовать, не используя некоторых древесных пород. Их мало: лиственница сибирская, ель сибирская, береза извилистая. Более того – почти на всей территории Южного Ямала (до р. Юрибей) тундра является рукотворной, возникшей в результате деятельности человека. Много деревьев посадить нам не удастся – хотя бы по одному, чтобы посетители музея их знали. Любопытно, что в районе вокруг школы отечественные (а тем более сибирские) лиственницы и ели просто отсутствуют!

Для жизни ненцев важны и несколько крупных кустарников, заходящих по долинам рек далеко вглубь тундры: кустарниковая ольха и высокоствольные ивы (копьевидная и шерстистопобеговая). Это, конечно, топливо, но не только. Упомянутые выше виды вырастить, скорее всего, будет несложно, главное, правильно выбрать место посадки.

Второй факт придется иметь в виду – сильное изменение растительного покрова в местах, где долго стоят чумы, где происходят массовые каслания стад. Нам стоит обратить внимание на тундровые «сорняки» – такие как Иван-чай, крупноцветковая ромашка, дваждыперистый пиретрум, ползучая гвоздика, овсяница красная, мятлик арктический, полярный мак и другие.

Имеет смысл сделать миксбордер из прекрасных пойменных растений типа жарков, белоцветковой герани, длиннолистной вероники, змеиного горца, золотой розги, голостебельной парии, лука-скороды и т.п. Нужно включить в композицию злаки (кроме овсяницы и мятлика), например, вейники лапландский и Лангсдорфа. Часть этих растений будет чувствовать себя прекрасно, т.к. встречается и в средней полосе (но не в таком сочетании).

Пушицы вряд ли будут расти в нашем саду. Но может быть, попробовать завести пушицу Шейхцера – вдруг получится?



Воссоздать кусочки плакорных тундр скорее всего нереально: особые сложности будут со мхами и лишайниками. А вот кустарниковые и мелкокустарниковые группировки должны получиться. В композиции обязательно должен быть самый известный вид южных тундр – карликовая березка (лучше не одно растение). Абсолютно необходимы вороника, брусника, голубика, дриада, супротиволистная камнеломка. Трудно сказать, понравится ли у нас морошке и княженике, но это было бы интересно. Мы не очень надеемся вырастить арктический арктоус и мелкоплодную клюкву, но скорее всего, пробуем.

Невысокие северные кустарники – тоже яркие кандидатуры в наш сад. Прежде всего, это стелющийся багульник, альпийская спирея, голубая жимолость, шиповник, сибирский можжевельник и ивы. Об ивах стоит сказать особо. Они вездесущи, крайне разнообразны и очень красивы, их безумно любят обгрызать олени (и не только они). Самые мелкие ивы – монетовидная, полярная, сетчатая и арктическая. Покрупнее – ползучая, черничная, филиколистная. Почти метрового роста (а иногда и выше) – мохнатая, сизая, красивая. Словом, есть из чего выбрать. И, что немаловажно, многие виды есть в списках ботанических садов. Это значит – с ними работали.

Экземпляры из питомников почти всегда менее капризные, чем экземпляры из природы.

Конкретный план посадки возможен только после серьезных консультаций со специалистами. А как раз это нам и предстоит сделать в ближайшее время. После чего мы начнем претворять план в жизнь, активно привлекая школьников и, надеюсь, учителей школы.

Возможно, нам потребуются выезды в природу за видами растений, которых не окажется в питомниках ботанических садов. Есть горячее желание брать с собой ребят (в том числе со стороны ребят и их родителей). Подобные поездки могли бы стать замечательной полевой практикой, научить ребят любить и понимать незнакомую природу, уважать людей, которые живут и трудятся в немыслимых для нас условиях. Опыт (8-летний) подобной практики у нас есть, но случай, к сожалению, единичный. Мешает денежная сторона вопроса. Это не цена билетов, проживания или пропитания. Это стоимость оборудования (одежда, обувь, спальные мешки, инструменты и т.п.) каждого участника поездки. Она сейчас составляет 15-20 тысяч ру-

блей на человека, а в нашей школе это мало кому доступно. Речь идет о поездке на Ямал, монгольский вариант, скорее всего, дороже. Полноценное участие школьников в проектировании посадок возможно только, если они знают, что делают. А значит им нужно видеть, как все происходит в действительности.

13 января 2008 г.

### **Мы начали — что дальше?!**

Зимой 2007–2008 гг. в нашей школе было принято решение о начале планомерного озеленения пришкольного участка силами учителей и учащихся, озеленения необычного – одновременно красивого и познавательного. Тему посадок определило направление деятельности Музея кочевых культур. Около школы должен был появиться небольшой ботанический садик, в котором поселятся растения родом из Монголии, Тувы, Туркмении, Ямала и других территорий, где проживают кочевые народы. Задача архисложная, т.к. большинство подобных растений для нашей природной зоны несвойственно.

Однако мы посчитали, что решение выполнимо, и попытались обосновать свои взгляды перед специалистами. Наш проект вызвал целую бурю эмоций при обсуждении – от категорического неприятия до жгучего интереса.

Нас дружно поддержали работники ботанических садов города Москвы, считавшие, что шансы на успех у нас есть. Наибольшую помощь нам оказала А.Е. Андреева из Аптекарского огорода МГУ. Она позволила поработать с литературой по монгольской флоре и обещала при необходимости помочь с саженцами и консультациями специалистов, лично провела несколько экскурсий с учениками «Ковчега», познакомив ребят с растениями из разных районов России (мира) и принципами устройства ботанических садов. В дальнейшем эти знания им пригодятся и в жизни, и в работе с нашим «монгольским садиком», как мы его окрестили.

Анализ литературы позволил нам определить растения, которые, скорее всего, смогут жить в Москве, при соблюдении целого ряда условий, разумеется. Книжки по тундровой флоре у нас и так есть, да и растения себе представляем: приходилось работать на Ямале с 1977 года в качестве зоолога (однако ни один полевой биолог ни при каких обстоятельствах растения игнорировать не может).

Весенние работы у школы начались в апреле с намека администрации, что пора бы уже приступать к посадкам. Пришлось выдержать характер по ряду причин. Апрель 2008 г. выдался очень теплым. Однако слишком ранняя посадка при возвратных холодах могла погубить саженцы: нужна была прогретая почва. Мы не могли ничего сажать, пока в школу не завезут торф: хорошей почвы вокруг здания нет.

В конце концов, все состоялось: к майским праздникам потеплело достаточно сильно и машину торфа скинули у ворот Музея кочевых культур. Мы купили несколько саженцев и начали процесс обработки земли. Что представляет собой почва вокруг большинства зданий в городе Москве москвичам объяснять не надо: почти мертвый песчаный грунт с минимумом органики и невероятным количеством строительного и всякого прочего мусора. Нам предстояло очистить (читай «просеять») участок от ограды до ближайшей юрты (правда, сейчас там стоит чум) площадью около 30 м. Первый вопрос всех добровольных помощников: «А как здесь втыкать лопату?» Под тонким слоем земли оказалась взломанная асфальтовая дорожка и кирпичи. С этим справились, перекопка велась на глубину в 2 штыка стандартной лопаты. Камни и куски асфальта потом пригодились на отделку тропинок.

Пока копали, значительную часть торфа у нас забрали на клумбу перед школой. Нам объяснили: мы слишком долго возимся, а фасад перед школой в данный момент важнее, ибо грядут проверки состояния нашего учебного заведения. С фактом пришлось смириться: после драки кулаками не машут.

Но где взять недостающую органику? Выход из положения изобрели. Дело в том, что в школе есть лошади. Свежий навоз в посадках типа наших недопустим. Однако лошади работают с детьми на кругу, посыпанном опилками. Навоза там затаптывается в течение зимы довольно много. Несколько лет назад в эту часть двора завозился и торф. Вот там-то мы нашу органику и нагребли. Под перекопку внесли удобрения: на участок с можжевельником – специальную смесь для хвойных растений, на остальную площадь – «кемиру-универсал» с микроэлементами.

Почву удалось оживить. При подготовке площадки мы видели в земле не более трех дождевых червей. Сейчас червей как в хорошей

огородной почве. На участке не росло ничего, кроме чахлой лебеды и нескольких полыней. Сейчас растет все, что сажается, если, конечно, поливать. Последнее правило очень жесткое. Во-первых, почва песчаная и быстро сохнет. Во-вторых, над участком стоят два мощных тополя, корни которых высасывают всю влагу, и крона которых не пропускает слабые дожди к почве.

Саженцы – тоже очень сложная задача. Дирекция школы помогла нам с финансами, выделив 3 тысячи рублей на посадки. Мало, конечно, но лучше, чем ничего. И начался наш марафон. Пришлось объехать очень много торговых точек, больше, чем мы планировали изначально. Начали мы, естественно, с пунктов реализации ботанических садов. В Главном Ботаническом саду РАН мы сумели приобрести только рододендрон Ледебура (правда, достоверно правильный саженец). Специалист, к которому нас все направляли, говоря, что у нее бывают редкости, сказала: «Эту делянку я ликвидировала, поскольку на подобные растения слишком маленький спрос». Понять человека можно, но все равно обидно. Зачем же тогда ГБСу выпускать справочники про декоративные растения, если их добыть почти нельзя?!

Кое-что оказалось в фирме «Бизнес-букет»: альпийская астра, видовые очитки, колокольчик скученный, Курильский чай. Растения были в основном польского происхождения и в хорошем состоянии.

Чрезвычайно порадовали продажи Тимирязевской Академии, особенно отделы зеленого черенкования и лекарственных растений. Интересен павильон, где продают растения аспиранты, посеявшие семена, часто взятые из природы. Оттуда у нас такие находки, как спирея средняя, спирея иволистная, амурский барбарис, золотистый рододендрон, сибирская герань, азиатская купальница, можжевельник ложноказацкий и некоторые другие. Часть растений нам просто подарили, а на некоторые цена по нынешним временам было просто символической – 30-50 рублей. Кстати, нам отдали растение, которое нуждается в определении. Мы всем надоедали, спрашивая спирею зверобоелистную. А в Тимирязевке предложили: «Имеется один экземпляр, но нет уверенности в точном соответствии этому виду. Хотите взять и довести до цветения?» Мы, естественно, захотели. Большинство сотрудников Академии в принципе отнеслось к нашей затее с большим уважением.

Съездили мы на ВВЦ, обойдя все имеющиеся точки. Место сложное. Многие продавцы плохо представляют свой товар, без знания вопроса. Туда лучше не соваться. Однако здесь мы приобрели великолепную лисохвостную мирикарию и тамариск, а также китайский можжевельник, сибирский ирис, лилию кудреватую, кемрек. Кроме халтурщиков на ВВЦ есть и замечательные коллекционеры растений, как частники (например, Ольга, торговавшая раньше на Рижском рынке), так и представители маленьких питомников.

Не обошли мы и рынок «Садовод». Относиться к нему нужно как к ВВЦ. Лучше всего точно знать, где не путают саженцы. Но мы – люди непугливые и обошли его весь. В награду нам достались андромеда многолистная и лох серебристый. Захватили мы и один кустик черники: в соседнем с нашей дачей лесу этот вид не растет, а в другое место не было возможности выехать. Мы начали, а что было дальше, вы узнаете, побывав в нашем музее.

## **Самоанализ деятельности Центра образования № 264 СВАО Москвы:**

### **Организация информационно-аналитической и художественно-творческой деятельности учащихся в рамках проекта «Ландшафтный дизайн пришкольного участка как средство ознакомления с природным разнообразием России».**

**Е. М. Ларина – преподаватель биологии ЦО № 264**

Не секрет, что в условиях современного мегаполиса образ жизни человека определенным образом унифицируется, стираются многие национальные различия, теряется связь человека со своими корнями, обесценивается нравственный опыт предыдущих поколений. А ведь этот уникальный опыт – критерии добра и зла, правила поведения в обществе и в семье, культурные традиции народов – является бесценным даром нам, людям XXI века, от наших предков и мощным, проверенным столетиями инструментом воспитательного воздействия на подрастающее поколение с целью формирования высоконравственной, гармонично развитой личности.

Сегодня, на мой взгляд, школьное образование – один из важнейших социальных институтов, ежедневно объединяющих многонациональную страну. В рамках реализации тематики и плана выполнения ГЭП в нашем образовательном учреждении была создана творческая группа педагогов и школьников для реализации проекта «Ландшафтный дизайн пришкольного участка как средство ознакомления с природным разнообразием России». Опыт такой работы у нас уже имелся: в 2004 году учреждение стало победителем окружного конкурса «Мой дворик», поэтому мы решили продолжить начатое дело, конечно же, усовершенствуя его.

Целью проекта выступило декоративное оформление пришкольного участка и создание условий для художественного и экологического образования школьников, являющихся необходимыми компонентами формирования базовой культуры личности.

В ходе разработки и реализации проекта педагоги и учащиеся разделились на 2 тематические группы: 1) Природные зоны России; 2) Россия в мире.

Реализация проекта проводилась в три этапа:

1. Подготовка
2. Выращивание рассады.
3. Высадка растений в открытый грунт, уход.

Подготовительный этап включал: подбор специальной литературы; определение плодородия почвы пришкольного участка; изучение особенностей выращивания декоративных растений (сроки посева, условия выращивания, температурный режим и требования к почве); изучение основных правил создания цветников; разработка эскизов цветочных композиций; заготовка почвы под рассаду; закупка семян, подбор растений; определение сроков посадки семян и весенней высадки растений.

Педагоги и учащиеся подготовили следующие эскизы цветочных композиций: 1) по направлению «Россия в мире» – композиция «Флаг России» (горизонтальное озеленение) и композиция «Олимпийские кольца» (вертикальное озеленение); 2) по направлению «Природные зоны России» композиции: «степь», «тайга», «тундра», «альпийское высокогорье» (смешанное озеленение).

При подборе растений для всех композиций приоритет отдавался самым неприхотливым из них, т.к. во время летних каникул учащиеся не могут осуществлять надлежащий уход за посадками.

В представленных участниками эскизах главным украшением всего декоративного комплекса выступали фигуры красавиц – русской, башкирской, кавказской, ненецкой (металлический каркас и вертикальное озеленение), для оформления нарядов которых ученицей 7-го класса было предложено несколько видов растений: настурция, душистый горошек, бальзамин уоллера, пеларгония гибридная, петуния гибридная. Выбор обосновывался устойчивостью этих растений к непогоде и цветением с июня до заморозков. Возможным виделось их сочетание с календулой, сальвией, бархатцами, космеей и др.

В центре комплекса было предложено расположить композицию «Флаг России» (растения: пеларгония, петуния, гвоздика, фиалка, бегония) и «Олимпийские кольца» – символ спорта и одновременно пяти континентов, что соответствует направлению № 2 «Россия в мире» (растения: лобелия, бальзамин, пеларгония, клематис тунгусский).

Зону «степь» решили представить злаками: вейник остроцветный, бриза большая, луговик дернистый, двуклосточник тростниковый. Злаки – вейник остроцветный и двуклосточник тростниковый – были выбраны из-за того, что они многолетние и растут на различных типах почв, прекрасно зимуют в условиях средней полосы. Бриза большая (однолетнее растение) привлекла внимание участников в связи с тем, что цветет практически все лето. А луговик дернистый заинтересовал их потому, что это удивительно неприхотливое и долгоживущее растение.

Природную зону «тайга» ребята задумали оформить такими растениями, как: лиственница японская, туя западная, сосна обыкновенная, ель обыкновенная. Эти растения неприхотливы к почвенному плодородию и зимостойки.

Природную зону «тундра» им показалось наиболее вероятным представить можжевельником горизонтальным, брусничкой, черникой, голубикой, клюквой и низкорослыми хвойниками. Эти растения нетребовательны к условиям влажности, температуры, почвенного питания и используются в качестве почвопокровного растения.

Наконец, для оформления зоны «альпийское высокогорье» участники направления № 2 решили использовать низкорослые гвоздики, эдельвейсы, камнеломки, стелющиеся хвойники, горную незабудку, высадив их в форме альпийской горки.

На 2-м этапе проекта «Выращивание рассады» педагогами и учащимися были произведены следующие работы:

посев семян на рассаду в контейнеры с почво-грунтом, проведенный в более ранние, чем положено, сроки, чтобы успеть вырастить рассаду до окончания учебного года и выхода ребят на каникулы. Большинство же растений высеяли семенами в открытый грунт в первых числах июня;

для оформления декоративной зоны «степь» помимо указанных злаков участники использовали и другие растения: овсяница голубая, ковыль (грива пони), просо декоративное «Примо», ламаркия, овсяница ледниковая синичка, декоративная смесь злаков, зайце-хвост, двукисточник тростниковый, подсолнечник «Осень», подсолнечник «Кримсон», венидиум пышный, эхинацея белая; настурции разных оттенков и с побегами разной длины (плетистые до 3 м, полустелющиеся до 1,5 м, кустовые до 30-40 см высотой); календула разных оттенков и разной высоты;

для вертикального озеленения высеивались семена цветного горошка (6 оттенков) и настурции (9 оттенков).

Все остальные растения были высажены в соответствии с планом, намеченным на первом этапе.

Уход за рассадой заключался в ее регулярном поливе, подкормке удобрениями, поддержании оптимальной температуры (15–18 градусов).

3-й этап «Высадка растений в открытый грунт» был осуществлен в конце мая – начале июня.

Таким образом, задуманные проекты учащихся по вертикальному и горизонтальному озеленению пришкольного участка оказались выполненными, но ожидаемые результаты не были достигнуты в полной мере. Качественному выполнению проекта помешал ряд обстоятельств, а именно:

высокие летние температуры;

отсутствие достаточного количества влаги;

особенности грунта (отправной грунт изначально не предназначен для посадки растений, а насыпного грунта оказалось недостаточно);

отсутствие специального ухода в каникулярное время (борьба с вредителями растений).



---

Поскольку проектная работа продолжается, при дальнейшей реализации задуманного мы постараемся преодолеть выше перечисленные негативные факторы.

В целом нами было отмечено, что в процессе работы над проектами у учащихся усиливается мотивация к самостоятельной деятельности, повышается заинтересованность в приобретении знаний о растениях различных природных зон и о народах, традиционно проживающих в разных природных условиях, об особенностях произрастания растений и ухода за ними, улучшаются элементарные практические навыки по способам выращивания растений.

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

### «ПРИКЛЮЧЕНИЯ ПОЛЯРНОГО МИШКИ: УЛИЦА ПОЛЯРНАЯ СВАО МОСКВЫ» – ОПЫТ СОЗДАНИЯ ФИЛЬМА

**А.И. Полунин – педагог дополнительного образования  
ФГБОУ ВО «Московский государственный университет  
путей сообщения Императора Николая II»,  
МГУПС (МИИТ), гимназия**

Наверное, каждому творческому человеку хоть раз в жизни приходила в голову мысль – снять фильм. Мне как руководителю театральной студии такая мысль приходила в голову не раз, но как-то не было возможности. И вот благодаря конкурсу «Автопортрет города», возможность представилась. Мы включились в тематическое направление «Улицы Москвы зовут в дорогу», посетили мастер-классы, проводимые организаторами, и приступили к разработке идей. Ребята активно включились в работу и придумывали самые невероятные сюжеты. Но наиболее интересной нам показалась идея Саши Агафоновой, поэтому она оформила ее в сценарий.

Основа сюжета заключалась в том, что девятилетняя девочка Вероника – младшая сестра Саши – просит отвезти на Полярную улицу Москвы свою любимую игрушку – плюшевого белого мишку, чтобы познакомить с другими медведями, улица-то Полярная. Однако приехав на улицу, сестры не обнаруживают там ничего напоминающего Северный полюс – только серые здания. Вероника расстраивается. И тут старшая сестра включает воображение младшей. «Посмотри – говорит она – вот тот дом похож на айсберг, а этот на полярную станцию. Деревья – это волны, а вот и медведи...». В фантазиях девочек улица преобразуется, приобретает свое лицо. В сценарий Саша включила описание Полярной улицы, ее зданий...

Когда настала пора съемок, Саша, прихватив сестру и родителей, уехала на местность. В сценах, где обе девочки были в кадре, их снимала мама.

После завершения съемки начинающий сценарист-режиссер приступила к монтажу. И тут возник вопрос, как визуализировать фантазии по превращению домов в айсберги, а деревьев в волны. На помощь девочкам пришлось прийти мне.

Мы стали вырезать из фотографий айсберги в фоторедакторе и накладывать на изображение в видеоредакторе. В результате девочки освоили технологию анимации и так называемых комбинированных съемок.

Наконец фильм был смонтирован, и тут мы обнаружили, что из-за шума улицы диалоги почти не слышны. Пришлось переозвучивать – записывать звук на диктофон и уже в видеоредакторе подгонять его под видео. Это был для нас еще один рубеж, и мы с ним справились.

И вот фильм готов. Отправляя его на конкурс, мы конечно же, надеялись на победу, но очень переживали – ведь все делалось в первый раз и могло получиться не очень хорошо.

Какова же была наша радость, когда фильм получил диплом первой степени! А потом эйфория немного прошла, и мы подумали – а почему бы действительно не преобразить Полярную улицу, чтобы она внешне соответствовала своему названию! Родилась идея нового проекта – создание детской площадки в виде ландшафта Северного полюса, где детские горки могли бы выглядеть как снежные барханы, обычные избушки превратились бы в медвежью берлогу. К нам подключились хорошо рисующие ребята, и мы стали создавать эскизы будущей площадки, параллельно снимая процесс на видеокамеру. Нет, не просто для истории, а в надежде создать еще один фильм, теперь уже документальный.

Сейчас работа над проектом в самом разгаре, и мы надеемся, что в скором времени сможем представить его. А фильм, который мы снимем в процессе подготовки, может быть, станет продолжением приключений полярного мишки.

Из опыта работы над этими проектами мы можем с уверенностью сказать, что увлечение – это не просто забава. Оно привело нас к познанию нового не только в кинематографе, но также и в изучении своего родного района, а с ним и всей нашей большой страны России.

Улица Полярная позвала нас в дорогу, и в этом путешествии мы открыли для себя прекрасный и удивительно красивый мир полярного круга, чего желаем и нашим читателям.

**МИНИ-ФИЛЬМ**  
**«ДОРОГА НА СЕВЕР: МОСКВА –**  
**МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ»**

**Боброва Влада – автор проекта, учащаяся 7 «А» класса**  
**ГБОУ «Гимназия № 1531 «Лингвистическая»**

**им. С.К. Годовикова**

**Педагог-руководитель – К.Б. Степанова,**  
**руководитель Историко-краеведческого комплексного**  
**музея-лаборатории «Звездная летопись» ГБОУ**

**«Гимназия № 1531 «Лингвистическая» им. С.К. Годовикова**

Я живу на Мурманском проезде с самого детства, здесь все мне родное и знакомое. Я ходила в детский садик, который находится здесь же, на этой улице. Мои родители еще помнят дворики Мурманского проезда совсем другими – тихими, машин было совсем мало. Я еще застала старую детскую площадку...

Но никогда я не задумывалась, почему эта улица так называется, поэтому, когда нам предложили поучаствовать в проекте «Автопортрет города» (направление «Улицы Москвы зовут в дорогу»), я сразу согласилась.

Во-первых, это позволило нам с ребятами узнать, что такое топонимика, и почему эта улица Москвы получила свое название в честь города Мурманска. А еще до этого момента мы никогда не задумывались, какие коренные народы населяют территорию Мурманской области. По ходу работы мы стали узнавать об образе жизни, костюмах, национальной кухне, искусстве и музыке коренных народов Севера. Перед нами открылся целый мир. Это было очень интересно, необычно!

Во-вторых, мы стали пробовать себя в роли художников-дизайнеров по оформлению улицы с использованием национальной символики народов Севера – саамов.

В-третьих, и это тоже оказалось очень важным и ценным, на мастер-классах нас знакомили с основами сценарного и операторского искусства.

Мы ближе познакомились с профессией режиссера, оператора, и теперь я совершенно по-другому смотрю на искусство фотографии-

рования. Вся моя семья увлеклась фотоискусством, и после этого проекта я и оба моих брата ходим на курсы фотографии! Для меня самым сложным во время работы над фильмом оказалось брать интервью у жителей улицы.

### **Этапы работы над проектом**

**1 этап.** Составление сценария к будущему фильму.

До этого мы никогда не писали сценариев, и даже не знали, с чего начать. Просмотрев определенное количество литературы, даже сказки народов Севера, которые взяли в школьной библиотеке, познакомившись с интернет-ресурсами, мы окунулись в интереснейший мир народов Севера.

Наш фильм по сценарию поделен на 4 части:

Введение – с круговым показом экспозиции нашего школьного краеведческого музея, где есть некоторые экспонаты, связанные с коренными народами Севера. Самый яркий и интересный – это панно «Олень стойбище» из шкуры северного оленя с аппликаций, которое подарили нашему школьному музею ученики из Мурманской области еще в 2009 году (с 2005 года на базе нашей школы в течение 10 лет проходили Всероссийские открытые музейные фестивали, на которые съезжались ребята из разных регионов нашей страны).

Съемки на улице, интервью у прохожих. Панорамная съемка – угол проспекта Мира и Мурманского проезда, вид улицы целиком, опрос прохожих.

Документальные кадры об истории Мурманска. Подобраны фотографии Мурманска разных лет, пейзажи, сопки, вид на бухту Кольского залива, Мурманский областной краеведческий музей (здание и фрагменты экспозиции), мемориальные комплексы (памятник защитникам Советского Заполярья, посвященный Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. и памятник морякам, погибшим в мирное время).

Проекты учащихся – улица будущего. Видеосъемка занятия – каким бы наши школьники хотели видеть Мурманский проезд. Объяснение, что такое наружная реклама. Дети рисуют свои проекты оформления Мурманского проезда.

**2 этап.** Съемки на улице, интервью у прохожих.

Я хорошо знаю эту улицу, т.к. живу на ней, к тому же это небольшой проезд, с одной стороны – жилые и административные здания, с противоположной стороны – железная дорога. Поэтому нам не составило труда выяснить, что находится на этой улице и сделать панорамные кадры. Нам повезло, что у моей одноклассницы, Барановской Софии, есть напольная стойка-тренога для фото- и видеосъемки. С помощью такого приспособления нам было гораздо удобнее делать съемки.

**Основные объекты:** кирпичные невысокие жилые дома, в одном из них находится детский сад, в который я ходила, в другом – 3 подразделения технологического колледжа ГБПОУ «1-й Московский образовательный комплекс» (Художественных ремесел, Технологии и дизайна, Ресторанный бизнес), а также современное высокое здание предприятия «Ланит» (это одна из крупнейших групп компаний на российском рынке информационных технологий), предоставляющая широкий комплекс ИТ-услуг, обеспечивающих этапы выполнения проекта от разработки и внедрения до обучения персонала и сервисной поддержки. Фирма основана в 1989 году, офис располагается на Мурманском проезде с 2013 года. Название компании происходит от «Лаборатория Новых Информационных Технологий»).

Самое сложное было взять интервью у прохожих. В принципе, у нас был практически один вопрос: «Знаете ли вы, почему эта улица так называется?». Конечно, большинство людей совершенно не задумывается над названием той или иной улицы. Как, впрочем, и мы на первом этапе работы. Мы ведь делали опрос среди учащихся нашей школы, и практически никто не ответил на этот вопрос, многие ребята даже не знали, где находится эта улица. С прохожими дело обстояло чуть лучше. Несколько человек сказали, что улица получила название в честь города Мурманска, но причем здесь этот город, они не знали. Мы давали справку об этой улице.

**3 этап.** Подбор материала по истории Мурманска.

Мы подобрали необходимую информацию, фотографии и записали закадровый текст: «В 1915 году, во время Первой мировой войны, на восточном берегу Кольского залива Баренцева моря был основан Мурманский морской порт. К началу 1920-х годов Мурманск насчитывал менее двух с половиной тысяч жителей и находился в упадке. К концу Великой Отечественной войны город был практически

полностью сожжен. Активное строительство жилых домов в городе было прервано в начале 1990-х годов. В 1985 году за выдающиеся заслуги в Великой Отечественной войне городу Мурманску присвоено звание «Город-герой» с вручением высшей награды Советского Союза – ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Одной из достопримечательностей города является Мурманский областной краеведческий музей, основанный 17 октября 1926 года, являющийся памятником истории города. Музей располагает 19-ю экспозиционными залами. В музее работает библиотека – одна из старейших в области, насчитывающая 18 тыс. книг и журналов по краеведению».

С большим удовольствием мы во время подборки материала разглядывали фотографии Мурманского музея, его экспонаты – ведь у нас в школе тоже есть свой краеведческий музей! В экспозиции у нас в музее тоже есть интересные минералы, краеведческие экспонаты, связанные с северными народами, панно из оленьих шкур.

**4 этап.** Проекты ребят – улица будущего.

Эта часть является завершением нашего фильма. Во время работы над проектом мы собрали учеников 5 класса нашей школы и на музейном занятии рассказали о своем будущем фильме, а руководитель музея познакомила всех нас с историей коренных народов, населяющих Мурманскую область, а также с некоторыми особенностями уличного дизайна.

Культура и быт саамов. Кольский полуостров расположен на Крайнем севере России. Почти вся территория расположена за Северным полярным кругом. В основном это сопки, болота и озера.

Вообще, территория Кольского полуострова издавна была населена коренным народом – саами. Мы узнали, откуда произошло это название. Са́амы (са́ами, лопари́, лаплáндцы) – малочисленный финно-угорский народ, коренной народ Северной Европы. Они еще в Древней Греции были известны. Викинги в средневековье называли представителей этого народа «лопь», так появилось слово Лапландия, то есть «земля лопарей». Лапландия никогда не являлась единым государственным образованием. В настоящее время она поделена между четырьмя государствами: Норвегией, Швецией, Финляндией и Россией (Кольский полуостров). У саамов есть национальные атрибуты – флаг и гимн. Общая численность саамов в России – около

двух тысяч человек. Они сохранили древние верования, традиции и язык.

Центром культурной жизни саамов в России является село Ловозеро. Здесь проводятся различные саамские праздники и фестивали, в том числе международные; действует Саамский национальный культурный центр. Международный день саамов отмечается 6 февраля.

Саамские языки образуют особую подгруппу финно-угорских языков уральской языковой семьи, занимая в ней несколько обособленное место. Сам язык-основа распался уже много столетий назад, в России существует лишь несколько разных диалектов.

Традиционные промыслы саамов – домашнее оленеводство, охота и рыболовство. Традиционная одежда саамов, считая из оленьих шкур, приспособлена в первую очередь для длительного пребывания на открытом воздухе, что связано с полукочевым образом жизни. Многие вещи – сумочки, чехлы и кошельки – саамы делают из шкуры рыбы – щуки, семги. Украшают одежду вышивкой из бисера, национальный орнамент встречается и на посуде.

Нас заинтересовали изображения и фотографии традиционного саамского жилища (вежа), которое представляло собой бревенчатую постройку в форме четырёх- или шестигранной усеченной пирамиды с дымовым отверстием вверху. Остов вежи покрывали оленьими шкурами или плотную тканью, а сверху клали кору, хворост, дерн. В центре жилища устраивали каменный очаг, пол покрывали оленьими шкурами. Вход был обращен к югу.

Саамская кухня. «Олень кормит, олень поит, возит и одевает». Вообще, северный олень у коренных народов используется, наверное, на 99% (шкура – на одежду и жилище, мясо и жир – в еду, кости – в муку и на поделки). Зимой основной пищей саамов было оленьё мясо, его ели сырым, запивая свежей кровью. Первое жидкое блюдо варили из куропаток. Летом основу пищевого рациона составляла рыба, прежде всего озерная (щука, сиг, налим, окунь и др.). Меньшее значение имела растительная пища. Морошка – это вообще «саамская картошка». Раньше ни фруктов, ни овощей в этих местах не было. Заготавливали внутренний слой сосновой коры, который после сушки и толчения добавляли в похлебку. Из муки (покупной) пекли лепешки. Ни сахара, ни меда в саамской кухне никогда не было. Как, впрочем,



и чая. Традиционный напиток – отвар берёзовой чаги с морошкой. Доеение важенок (самок оленя) у кольских саамов не практиковалось, молока у оленей очень мало, хотя оно густое и жирное.

Фольклор саамов представлен мифами, сказками, преданиями, импровизированными песнями о явлениях и объектах природы, о водных объектах и олене-человеке. Саамская музыка – одна из древнейших музыкальных культур народов Севера, используется бубен и однострунный смычковый инструмент. Певцы прекрасно владеют приемами подражания в музыке голосам птиц, людей, о которых сочиняют свои песни. Саамские народные песни исполняются обычно в очень быстром темпе, в котором ярко выражена стихия движения – бег оленей, колебание волн.

К сожалению, сейчас осталось очень мало коренных народов Севера. Исчезают из-за активного вмешательства человека и традиционные выпасы северных оленей. Когда спрашивают саамов, что надо сделать для сохранения малочисленных народов, они в один голос отвечают: «Олени! Нужно возродить их стада. В них вся жизнь саамов».

Уличный дизайн. Для нашего проекта мы попросили ребят нарисовать, каким они хотели бы видеть Мурманский проезд в будущем. Для этого наш руководитель кратко познакомила нас с основными понятиями уличного дизайна: наружная реклама (баннеры, указатели, дорожные знаки, выставочные стенды, оформление скамеек, автобусных остановок), стрит-арт (граффити на фасадах зданий, 3-D картины на асфальте), подсветка зданий.

Ребята стали делать эскизы для оформления Мурманского проезда. Конечно, сейчас эта улица ничем не отличается от других многочисленных безликих улиц, ничто не напоминает о том, что название связано с народами Севера.

Мы увидели, что в самом Мурманске серые панельные девятиэтажки часто украшают разноцветной мозаикой, на улицах города можно найти раскрашенные камни – так мурманчане борются с цветовым голоданием (зимой в Мурманске основные цвета – белый и черный, а зима может длиться почти восемь месяцев).

Что же мешает нам в наших эскизах сделать нашу улицу более яркой и интересной? Мы предложили использовать интересную подсветку зданий – в виде северного сияния. Полярное, или северное

сияние – свечение (люминесценция) верхних слоев атмосфер планет, обладающих магнитосферой, вследствие их взаимодействия с заряженными частицами солнечного ветра. На фотографиях видно, какими удивительными цветами – синими, зелеными, фиолетовыми, голубыми – переливается небо. Вот бы такую подсветку на зданиях! Было бы очень красиво. Ребята предложили также расставить на протяжении улицы несколько выставочных стендов с фотографиями природы, облика саамов, использовать элементы национального орнамента на баннерах и остановках транспорта.

#### **5 этап.** Монтаж фильма.

Самый ответственный этап – соединение воедино всех частей фильма, наложение закадрового текста, музыки, видеоэффектов. В качестве музыкального фона использована этно-музыка: Mari Voine (саамская певица), TOIVE 2004 Водлеозеро-Чаарэ, Кола Бельды – Озеро мое (Саамская песня).

Замечательный русский ученый Михаил Ломоносов писал: «Народ, не знающий своего прошлого, не имеет будущего».

Итак, наш проект готов. Мы надеемся, что наши предложения по улучшению облика хотя бы одной улицы нашего города найдут понимание. Со своей стороны, мы готовы рассказывать не только ученикам нашей школы, но и жителям района и города об истории Мурманского проезда.

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

### ПОСЛАНЦЫ ПОЛЮСА ХОЛОДА ОЖИВИЛИ МОСКОВСКУЮ УЛИЦУ

#### По материалам Постпредства Якутии в Москве

15 июня 2017 года на Верхоянской улице в Москве прошло необычное мероприятие. Делегация Верхоянского района Якутии провела встречу с жителями одноименной улицы и организовала флешмоб.

Якутяне в национальной одежде раздали прохожим флаеры с интересными фактами о своем районе, а в завершение действия станцевали национальный танец осуохай. Флешмоб «Ожившая улица» длился ровно 68 минут – по числу градусов ниже ноля, что зафиксировано как температурный минимум для северного полушария Земли.

Москвичи, живущие на Верхоянской улице, с восторгом встречали гостей и с любопытством расспрашивали их о далекой Якутии. Причем больше всего их волновало, как вообще при столь низких температурах могут выживать люди. Десятки москвичей остановились для того, чтобы оценить красоту якутских национальных костюмов и аксессуаров, таких, как дейбиир.

Верхоянская улица оживилась возгласами: «Якутия? Как же это далеко!», «Какие прекрасные костюмы!», «Живем тут всю жизнь и впервые воочию видим гостей из Верхоянья». Гости из Верхоянска живым примером показывали, что ни холод, ни громадные расстояния не могут помешать людям жить, творить и дружить. А танец осуохай поставил красивую точку в этом мероприятии.

Потрясающая атмосфера дружбы и взаимоуважения плавно переместилась на Верхоянскую из местной библиотеки, где на презентацию Верхоянья собралось очень много детей из окрестных домов. Они с большим интересом выслушали рассказ о далекой Якутии и ответили на вопросы викторины.

Внимание ребят захватил традиционный обряд Алгыс, народные якутские песни и танцы. Они поучаствовали в викторине «Что ты знаешь о Якутии?» и получили на память сувениры.

Глава управы Бабушкинского района Москвы Сергей Аганеев и глава Верхоянска Евгений Потапов констатировали, что теперь далекий северный край стал ближе для подрастающего поколения, и акцентировали внимание на том, как важно знать и понимать культуру разных народов, составляющих многонациональную Россию.

### **Вопросы викторины**

В честь чего названа улица Верхоянская?

Какой из музеев находится в Якутске?

Музей Мамонта

Кунсткамера

Бункер Сталина

Как называются жители Якутии?

Якутяне

Якутчане

Якутцы

Какая была самая низкая температура в Верхоянске?

-67,8°C

-59°C

-35°C

Как называется административный центр Верхоянского района?

Верхоянск

Батагай

Покровск

Верхоянск стоит на правом берегу реки:

Яна

Лена

Енисей

Ученики начальных классов не идут в школу, когда температура на улице

-15°C

-38°C

-45°C

---

Районы в Якутии называют

- улусы
- уезды
- кумусы

Самый популярный напиток в Якутии

- горячий чай
- кумыс
- ряженка

Какое смещение относительно московского времени имеет часовой пояс Верхоянска?

- 7 часов
- 4 часа
- 2 часа

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

### ДИЗАЙНЕРСКИЕ ПРОЕКТЫ: УЛИЦЫ МОСКВЫ, ЗОВОУЩИЕ В ДОРОГУ: ОТ УЛИЦЫ С ГЕОГРАФИЧЕСКИМ НАЗВАНИЕМ К РЕГИОНУ РФ (СТРАНЕ ЗАРУБЕЖЬЯ)»



Природный уголок Алтая в Гольяновском парке:

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 1 – сосна сибирская; | 4 – адонис весенний; |
| 2 – можжевельник;    | 5 – хвощ полевой;    |
| 3 – жимолость;       | 6 – тимьян ползучий. |

Рядом обо – каменная кладка в дар духам гор. Автор: Софья Осе-  
трова – учащаяся 6 «А» класса ГБОУ «школа № 1078» г. Москвы. Ру-  
ководитель – С.Н. Латышова



Частичка Камчатки на улице Камчатской.

Автор: Сона Ашурова – учащаяся 9 «А» класса ГБОУ «Школа  
№ 1598» г. Москвы. Руководитель – С.Н. Латышова



Хан Алтай на московской улице.  
Анастасия Остапенко – учащаяся 11 «А» класса ГБОУ «Школа  
№ 1598». Руководитель – С.Н. Латышова



За Полярным кругом. Фасад нашей школы.  
Коллективная работа учащихся 1-4 класса  
ГБОУ «Школа № 1449 им. М.В. Водопьянова».  
Руководитель – Е.Н. Меринова



Улица Полярная.  
Детская площадка.  
Коллективная работа  
учащихся  
10-х классов  
Гимназии РУТ (МИИТ)  
Руководитель –  
Е.Н. Дьячкова



Улица Полярная.  
Коллективная работа  
учащихся  
10-х классов  
Гимназии РУТ (МИИТ)  
Руководитель –  
Е.Н. Дьячкова



## ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

### ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ МУЛЬТФИЛЬМА О ЛЕТЧИКЕ МИХАИЛЕ БАБУШКИНЕ

Семейный проект

Руководитель — Дарья Станиловская

Однажды мне прислали ссылку на фестиваль детских мультфильмов «Москва, я люблю тебя». К участию принимались мультфильмы, сделанные детьми при допустимой помощи взрослых. Проект меня заинтересовал, и я предложила поучаствовать в нем своим дочкам Маше и Веронике. Мы всегда рады возможности творческого объединения.

Выбор темы не был для нас трудным. По выходным мы любим гулять в Парке культуры, названном в честь летчика-полярника Михаила Бабушкина. Также имя этого прославленного летчика носит одна из соседних с нашим домом улиц. Более того, наши перемещения в разные районы столицы в основном начинаются со станции метро «Бабушкинская». Но вот вопрос: что же мы знаем об этом человеке? Что знают о нем одноклассники моих дочерей?

Все это и определили тему нашей работы, которую мы, конечно же, начали с поисков информации. В первую очередь, нам помог друг-интернет. С его помощью мы нашли немало статей и фотографий, связанных с жизнью Михаила Бабушкина и вообще с освоением Севера. В результате нами был составлен сценарий.

Пришла пора создания кадров к мультфильму. В этой части в основном постаралась Маша. Благодаря многолетним занятиям в художественной студии, она рисует гораздо лучше меня и Вероники, поэтому и взяла на себя обязанности главного художника. Изображая таких знаменитых людей, как Михаил Бабушкин, Отто Шмидт, Эрнст Кренкель, мы пытались добиться портретного сходства и опирались на старые фотографии и рисунки.

Веронике, имеющей склонности к актерскому искусству, было поручено чтение закадрового текста.

Так проскочило целое лето. Только в его конце мультфильм был смонтирован на компьютере и отправлен на конкурс. К нашей радости, он занял одно из призовых мест.

Потом мы посылали его на другие фестивали, где он также неизменно пользовался успехом. И, наконец, мультфильм «Бабушкин» попал в проект «Улицы Москвы, зовущие в дорогу». Думается, что его успех связан, по большей части, не с какими-то нашими особыми художественными достижениями, скорее, говорит об интересе зрителей к необыкновенно яркой, удивительной судьбе нашего отважного земляка – Михаила Сергеевича Бабушкина.

Ссылка на мультфильм «Бабушкин» в Ютуб:  
<https://www.youtube.com/watch?v=ckT-ZimKp6Q>



## КОРОТКО ОБ АВТОРАХ

**Юрий Константинович Бурлаков** родился 24 апреля 1942 года в городе Ставрополе. После окончания геологического факультета Ленинградского университета был направлен в Якутское геологическое управление, где занимался изучением бассейна реки Индигирки. Затем последовала работа в комсомоле. За 30 лет государственной службы в ЦК ВЛКСМ, Комитете народного контроля РСФСР, Государственной Думе РФ, где он курировал северные территории, ему удалось



объехать всё Российское Заполярье, ознакомиться с его историей, географией и населением. Заочно получил диплом историка в Московской ВПШ. Из-под его пера вышли многочисленные статьи по полярной тематике, книги «Первые кавалеры Золотых Звёзд», «Папанинская четвёрка: взлёты и падения», «Спасение челюскинцев», «Двойной портрет на фоне Арктики и АЛСИБ'А (М.И. Шевелёв и И.П. Мазурук)», «Воспоминания и размышления о географии и истории Российского Севера», «Первый живописец Арктики. Александр Алексеевич Борисов». Совместно с сотрудниками МАКЭ Института культурного и природного наследия он участвовал в качестве редактора-составителя в публикации книг серии «Острова и архипелаги Российской Арктики»: «Новая Земля», «Остров Вайгач» и «Земля Франца-Иосифа».

Ю.К. Бурлаков награждён знаком «Почётный полярник», рядом правительственных и ведомственных наград. Является заместителем председателя Комиссии географии полярных стран МГО РГО, консультантом Международного мамонтового комитета.



**Елена Александровна Найденова** родилась 3 апреля 1960 года в городе Колпашево Томской области. Окончила МГПИ им. Ленина по специальности «Педагогика и психология». В 2000 году защитила диссертацию на тему «Поликультурное образование как средство формирования межэтнической толерантности у младших школьников». В 2011 году стала инициатором и непосредственным участником создания на базе Московского музея образования экспозиции «Улицы Москвы, зовущие в дорогу: от улицы с географическим названием к региону РФ (стране зарубежья)», послужившей стартовой площадкой одноименного комплексного проекта. Раздел экспозиции «Кочевая школа народов Севера РФ» был разработан ею в соавторстве с сотрудниками НИИ национальных школ Республики Саха (Якутия) и поддержан Ассоциацией коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ. Е.А. Найденова является автором концепции и одним из составителей учебника «Литературное чтение. Литература народов России/ 1-4 класс» – Изд-во «Дрофа», 2014 г., ФГОС (Приказ от 31 марта 2014 г. № 253) – где литературные произведения, в том числе писателей-северян, рассматриваются как этнографический источник; учебных пособий «Диалог культур на подмостках театра», «Школьный музей – открытая система», «Поликультурное воспитание средствами экспедиционного туризма» и многочисленных статей. В течение 30 лет работает в системе повышения квалификации учителей в области поликультурного образования, выступает с лекциями и проводит школьные этнографические экспедиции в рамках проекта «Улицы Москвы, зовущие в дорогу» от Чукотки до Калининграда. С 2005 по 2015 год возглавляла научно-методическую лабораторию народоведения и межкультурной коммуникации Кафедры ЮНЕСКО МИОО.

В 2002 году Е.А. Найденова награждена грантом Москвы в области наук и технологий в сфере образования, в 2014 году – нагрудным знаком Министерства образования Республики Саха (Якутия) «За доброе сердце и профессионализм», в 2017 году – юбилейным знаком в ознаменование 385-летия вхождения Якутии в состав Российского государства, рядом других наград.