

УРАЛЬСКИЙ  
**следопыт**

ISSN 0134 - 241X

4 (754) апрель, 2020

[www.uralstalker.com](http://www.uralstalker.com)



# Образ жизни



СЫН ПСАЛОМЩИКА



МРАМОРНЫЙ ЗАМОК



ПРАЗДНИК МЕДВЕДЯ



## Апрель 2020

**Главный редактор** – М.Ю. Фирсов.

**Редакторы разделов** –  
Н.В. Дудко, Е.Ю. Базаров, Б.А. Долинго.

**Консультант** – Ю.А. Горбунов.

**Литературный консультант** –  
В.Э. Абоян, А.А. Бочаров.

**Худ. редактор, верстка** – С.А. Секисов.

**Корректор** – Л.В. Ким.

**Интернет** – Е. Марков.

**На 1 обложке** – фотография Е. Ватагина.

**На 4 обложке** – Самец клеста-еловика,  
фотография В. Колбина.

**Редакция, издатель** – АНО «Уральский следопыт».

**Редакционный совет** – Владислав Крапивин,  
Сергей Казанцев, Геннадий Прашкевич,  
Вадим Панов, Юрий Казарин, Дмитрий Байкалов,  
Сергей Лукьяненко, Василий Головачев.

**Наблюдательный совет**

• Аслаб Магомедович Аслабов.

Председатель отделения Русского географического общества в Республике Коми. Председатель Президиума Коми научного центра Уральского отделения Российской академии наук, директор Института геологии, доктор геолого-минералогических наук, профессор, член-корреспондент Российской академии наук.

• Владимир Николаевич Большаков.

Свердловское отделение Русского географического общества, Доктор биологических наук, профессор, академик АН СССР с 1987 г., академик РАН с 1991 г., советник РАН. Институт экологии растений и животных УрО РАН.

• Сергей Вячеславович Левыкин.

Оренбургское региональное отделение Русского географического общества. Заведующий лабораторией агроэкологии и землеустройства Института степи Уральского отделения РАН. Профессор РАН, доктор географических наук.

• Сергей Геннадьевич Захаров.

Председатель Челябинского регионального отделения Русского географического общества. Доцент кафедры географии и методики преподавания географии Челябинского государственного педагогического университета, кандидат географических наук.

• Николай Николаевич Назаров.

Председатель Пермского краевого отделения Русского географического общества. Заведующий кафедрой физической географии и ландшафтной экологии в Пермском государственном университете, доктор географических наук, профессор.

• Евгений Викторович Голубев.

Председатель Тюменского регионального отделения Русского географического общества. Проректор Тюменского государственного университета, Кандидат географических наук.

• Алексей Михайлович Прокашев.

Председатель Кировского регионального отделения Русского географического общества. Заведующий кафедрой географии Вятского государственного гуманитарного университета профессор.

• Игорь Юрьевич Шароватов.

Председатель отделения Русского географического общества в Ямало-Ненецком автономном округе.

• Оксана Александровна Гирман.

Председатель Курганского отделения Русского географического общества. Кандидат биологических наук, заместитель директора Департамента природных ресурсов и охраны окружающей среды Курганской области – начальник управления охраны окружающей среды.

© ООО «УРАЛЬСКИЙ СЛЕДОПЫТ». 2020 г.

**Адрес учредителя:** г. Екатеринбург, ул. Тургенева, 13.

**Почтовый адрес редакции, издателя:**

620075, г. Екатеринбург, ул. Тургенева, 13.

**Телефон:** +7 (343) 269-22-34

**E-mail:** uralstalker@mail.ru [www.uralstalker.com](http://www.uralstalker.com)

Выпуск издания осуществлен при финансовой поддержке:  
Фонда Президентских грантов.

«Уральский следопыт», №4 (754), 2020 г.

Издается с 1935 г., возобновлен в 1958 г.

Учредитель — ООО «Уральский следопыт».


Журнал зарегистрирован Федеральной службой

по надзору в сфере связи, информационных

технологий и массовых коммуникаций по РФ

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-37218,

выдано 18.08.2009 г.

ООО «Уральский следопыт» обладает исключительным правом на логотипы и название журнала. Материалы принимаются по электронной почте, на электронных носителях. Обязательно прилагать информацию об авторе; указывать согласие на публикацию в журнале, на сайте журнала, корректорскую и редакторскую правки. Рукописи не рецензируются и не возвращаются. При отправлении электронных сообщений обязательно заполнять поле **тема**. Любое использование материалов журнала допускается только с письменного согласия ООО «Уральский следопыт». Ссылка на журнал «Уральский следопыт» обязательна. Материалы, помеченные знаком , публикуются на правах рекламы.

## Встречный ветер



**Путешествие**

**по Уралу**

**Н.ЕРОХИН**

**Древние люди**

**на Ревуне? ..... 7**

**Фотолетопись**

**Н.ДУДКО**

**Белое безмолвие..... 14**



**Версия**

**Ю.МАМОНТОВ**

**Забывтые**

**катастрофы**

**на Урале ..... 8**



**Собираясь в поход**

**Е.ВАТАГИН**

**Упал, отжался –**

**и из Эльбруса!..... 18**



**Заповедные земли**

**С.ЗИМИН**

**Прямо по курсу**

**Полярная**

**звезда.....20**

**Камни Урала**

**Е.ПОПОВА**

**Мрамора**

**и известняки**

**ЯНАО .....24**



**Природные парки**

**А.ПУДОВКИН**

**Линия на карте:**

**дорога на Иовское**

**плато .....38**



**Природа в ладонях**

**В.КОЛБИН**

**Уральские попугаи ..... 44**



## Река времени



**Давным-давно**

**Л.ЛЕВИЦКАЯ**

**Из истории**

**рода Дюковых ..... 3**

**Традиции**

**Н.ПАРТАНОВ**

**«Берестяные**

**маски» —**

**избавители**

**от пороков ..... 28**



**Портреты**

**Н.ВЕХОВ**

**Первый летчик в небе Арктики ..... 32**

Уважаемые читатели, оформить подписку на журнал

«УРАЛЬСКИЙ СЛЕДОПЫТ [uralstalker.com](http://uralstalker.com)»

вы можете через:

■ Почтовые отделения России:

Каталог Агентства «Роспечать», индекс 73413

Каталог Агентства «Почта России», индекс П6316

■ Агентство «УРАЛ-ПРЕСС»

**Журнал**  
**в журнале**



**Элита**

# Из истории рода Дюковых

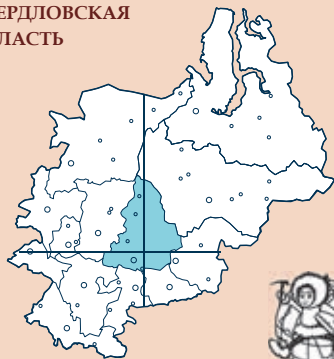
▼ Туринск. Вид с Косогорной улицы



**Лариса Левицкая**

Художник, дизайнер. Соучредитель и издатель журнала о камнерезном и ювелирном искусстве «Платинум» (Екатеринбург). Пишет книги о семейной истории.

СВЕРДЛОВСКАЯ  
ОБЛАСТЬ



Из среды священства во второй половине девятнадцатого века вышла целая плеяда русской интеллигенции.

Туринский фотограф Иван Дюков — сын псаломщика — стал профессиональным фотографом и в 1890-х годах открыл ателье в Туринске, получив известность и признание мастера далеко за его пределами.

В «Списке церквей Тобольской епархии, с обозначением состоящих при них священно-церковно-служителей на 28 декабря 1890 года» упоминается псаломщик Коркинской Троицкой церкви Иоанн Дюков. Небольшое село Коркино находится в 12 километрах южнее Туринска.

От моих предков Дюковых осталось значительное количество фотографий. Ведь сын псаломщика, Иван Иванович Дюков, стал профессиональным фотографом и в 1890-х годах открыл ателье в Туринске. Имеется неподписанная фотокарточка формата 23x17 сантиметра с видом города, украшенного множеством храмов: это Туринск.

В Деле Тобольского общего губернского управления «По ходатайству личного почетного гражданина Ивана Ивановича Дюкова о разрешении открыть ему фотографическое заведение в городах Туринске, Кургане и Ишиме», стоит дата: 1890 год. Полковник Афонасьев подтвердил благонадежность Дюкова. В результате Дюков получил разрешение открыть фотографическое заведение в Туринске, при этом дал подписку: «... лица из политических ссыльных ни под каким предлогом допускаться к фотографическим работам мною не должны, а также я не должен снимать фотографических изображений с лиц пересылаемых под стражею и состо-



▲ С.Н. Левицкая (Васильева) с сыном. 1929 год. Из архива автора

▼ Вид на реку Туру. Почти все храмы снесены. Фото Н. Соколовой, 2020 год



Понятно, что эти имена давно попали в святцы, но всё-таки сочетание любопытное. Выяснилось отчество о. Иоанна — Евгеньевич, и точная дата рождения прабабушки: 8 августа 1881 года. Она самая младшая; сестра Евдокия была старше на двадцать с лишним лет. Интересно, что в 1880 году умер от старости в 80 лет их дед Евгений Макарьевич Дюков. Значит, семья эта была укоренена на Туринской земле.

Итак, в 1890 году Дюковы жили в Туринском уезде. В начале XX века они оказались в Семипалатинске. Мне всегда было известно, что бабушка моего отца Мария Ивановна Васильева, урожденная Дюкова, жила именно там. Этот город в верховьях Иртыша теперь в Казахстане. Там же ли сделана фотография родителей с тремя сёстрами, неясно. В центре, с гитарой — моя прабабушка Мария примерно шестнадцати лет. В Семипалатинске она вышла замуж за железнодорожника Николая Романовича Васильева, сына крещёного калмыка — вернее, джунгара, если судить по месту обитания. Ведь Семипалатинск поставлен на месте семи джунгарских палат. Калмыки — одно из ойратских (джунгарских) племён, ушедшее далеко на запад под защиту русской короны. Но какие-то рода оставались на исконном месте и постепенно растворились среди казахов и русских. В 1907 году родилась моя бабушка София, по внешности — истинная кочевница.

Но вернёмся к Дюковым. Фотограф Дюков много снимал сестёр в своем ателье, тренировался на них: кроме фотокарточек стандартных размеров остались маленькие пробники, не наклеенные на картон. На двух карточках есть портреты благообразного бородатого молодого человека: брат фотографа Нико-

ящих под надзором, без особого на то разрешения или требования со стороны надлежачего начальства». И неудивительно, ведь в те времена подрывные элементы изготавливали в фотозаведениях поддельные документы.

Нашлись в ГАСО метрики по Свято-Троицкой церкви села Коркино, а в них некоторые важные для нашей семейной истории сведения. Из архивных документов я узнала, как звали прапрабабушку. У неё оказались удивительные имя и отчество: Аполлинария Вахковна. То есть жена священнослужителя носила имя и отчество античных богов!

лай Дюков. У нас был только один портрет самого фотографа — с сестрой Анной. Снимок Ивана Ивановича в его фотоателье мне прислали из Музея Достоевского (великий писатель с 1854 по 1859 год отбывал в Семипалатинске ссылку). Эта карточка находится в фондах семьи Белослодовых, видных исследователей Рудного Алтая и Прииртышья, основателей первого частного музея в Семипалатинске. Какая связь была у фотографа с этими людьми? Пока не удалось это выяснить; известно только, что один из четырёх братьев Белослодовых учился фотоделу у Ивана Ивановича. Дюков много снимал окрестности и сам город, памятники старины, монастыри, часовни. Эти снимки есть на страницах Усть-Каменогорской и Семипалатинской епархии Русской

► Пелым. 1887 год

православной церкви. Иван Иванович Дюков прожил 43 года: родился в 1866 году, умер 7 мая 1909 года.

Изучая выписки из метрической книги, я обратила внимание на сведения о смерти Евгения Макарьевича Дюкова, деда фотографа: он был по званию «Села Чернавской Церкви заштатный дьячек». Где же это село Чернавское? Оказалось, что оно всё ещё существует, там живёт пять человек, а находится оно далеко-далеко даже от Туринска: на берегу реки Тавды, в 56 километрах выше по течению от райцентра Таборы. Вот так глухомань! Однако



эти места не всегда были пустынными. Даже в 1913 году там ещё были десятки селений; почти все они исчезли. Теперь нет ни мансийских павылов, ни русских деревень...

▼ Семья священнослужителя И.Е. Дюкова, 1897 год. Из архива автора





▲ Фотограф И.И. Дюков в своем ателье.  
Из архива Дома-музея Ф.М. Достоевского, г. Семипалатинск

В списках «Духовенства Русской православной церкви» (сайт) числится диакон Макарий Дюкова, в 1813 году служивший в «Тобольская и Сибирская епархия, Тобольская губ., Туринский уезд, с. Пельмское». Это не тот пт Пельым, что на Восточном широтном коридоре, на железнодорожной линии Ивдель-Приобье — он заложен в 1962 году. Макарий Дюков служил в древнем пельымском городке, основанном в 1591 году на месте мансийской крепостцы как сторожевой острог. Река Пельым впадает здесь крутой петлей в Тавду.

История Пельыма обширна, переказать её здесь нереально. Недавно Пельым окончательно обезлюдел, после того как в 2014 году все зоны на Тавде закрылись. Осталась только Михаило-

Архангельская церковь, построенная в 1915 году на месте старой деревянной — её снимок мне удалось найти. Это место вероятной службы отца Макария.

А потом небеса мне подкинули ещё один текст:

Из записок старожила Пельыма г. Найденова, сообщенных генералу от инфантерии и генерал-губернатору Западной Сибири И. А. Вельяминову.

Напечатаны записки были в 1842 году в журнале «Маяк совре-

менного просвещения и образованности», начинаются они так: «В январе 1826 года г. Найденов, по назначению начальства, отправлен был в Пельымский край, для обозрения Оседлых и Кочевых инородцев». Речь в следующем отрывке идёт о фельдмаршале Минихе, двадцать лет прожившем в ссылке в Пельыме.

«Один из Русских, молодой крестьянин, полюбил пригожую Вогулянку и желал на ней жениться. Но родные её слышать не хотели о том и отказали потому, что он не в состоянии был заплатить определяемого ими калыма или выкупа, каковой, по обычаю Вогулов и Остяков, жених должен платить перед венчаньем. Крестьянин увидел однажды Миниха, прогуливавшегося вместе с детьми и женою своею, остановил его на дороге, бросился к нему в ноги и просил его помощи. Миних расспросил его обо всем, а у других об нем, и слыша, что он честен и усерден к трудам, призвал родных Вогулянки и ласково сказал им: «Придите ко мне за калымом, а я вам дам зятя; купите себе счастье на деньги, если нельзя иметь его даром», и на другой день они получили от него знатную сумму денег; а потом графу привелось через год с женою воеводы Путилова крестить у ошастливленной им четы; взяв младенца на руки, он сказал: «Дай Бог, чтоб крестник мой сам крестил других». Миних сам заботился об обучении своего воспреемника грамоте, и крестьянский сын действительно поступил сперва причетником в одну из церквей в том округе, а дожив лет до 40, достиг и до священнического сана».

В то время в селении Пельым было не более 30 домов — написано в этом же тексте; возвышался Божий храм, «как бы дремлющий в безмолвии ночи, вместе с селением»... Неплохая основа для развесистой семейной легенды: предположим, что это нашего предка крестил Миних и у нас в роду есть не только джунгары, но и манси. Ведь в малом городке не может быть много священнослужителей. Да и в чертах сестёр прабабушки проглядывает что-то угорское. Излучины реки времени по имени Тавда следует далее изучать в архивах, вдохновившись легендами и свидетельствами очевидцев... **УС**



► Музей декабристов в Туринске. Фото Н. Соколовой, 2020 год



Еще в начале XVIII века голландский ученый Николай-Корнелий Витсен говорил, что на Урале, на скалах, есть древние письмена. Первые из них были найдены в Пермском крае, на реке Вишере, еще в XVII веке. Другая знаменитость — Ирбитский Писанный камень — находится на реке Ирбит рядом с городом Артемовский.


# Древние люди на Ревуне?

Древние памятники наскального искусства есть и на реках: Реж, Нейва, Уфа, Чусовая и др. Предполагается, что это своеобразная маркировка древних охотничьих угодий. Либо, возможно, обозначение добываемых здесь животных: оленя, козули. Помимо промысловой направленности, в отдельных рисунках присутствует и некоторый сюжет, связанный с мифологией древнего человека.

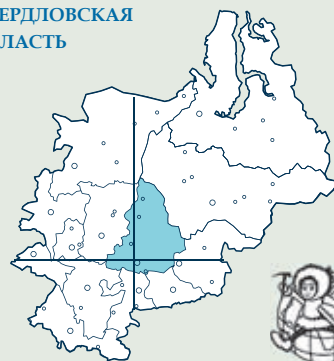
Ведущий специалист по наскальной живописи на Урале Владимир Николаевич Широков приезжал в эти места после обнаружения подобных рисунков на Пороге Ревун на реке Исеть четыре года назад и подтвердил их подлинность. Ему также удалось обнаружить еще одну группу рисунков, которая находится ниже, на боковой гряде скал под отрицательным углом.

Чем наносились эти рисунки и сколько им лет? Эти рисунки толщи-

ной 10–15 мм наносились пальцем, с использованием смеси глины или других естественных природных красителей, смешанных с водой, известковой крошкой, смолой или звериным жиром — для закрепления. Элемент извести-карбоната обеспечивал впитывание. На кристаллических породах этим рисункам труднее было сохраниться, чем на известняке, где впитывание лучше. Очевидно, что это не красный лишайник и не окислы железа.

На Урале известны и древние рисунки толщиной до 3–4,5 см, которые могли наноситься щепой или кистью. Датировка этих рисунков очень проблематична. Вероятный их возраст не более одной-двух тысяч лет, т.к. на открытой поверхности подобным изображениям сложно сохраниться. Но, возможно, они и более древние, ученые до сих пор изучают этот вопрос, а также то, что конкретно изображено на скальных рисунках. В пещерах, где постоянная температура воздуха, рисунки могут сохраняться до 10–15 тыс. лет, особенно, если прикрывались кальцитовыми натеками как пленкой. Что изображали? Как правило, это или антропоморфные изображения человека, рисунки животных и птиц, а также есть большое количество абстрактных рисунков, трудных для современного понимания. 

СВЕРДЛОВСКАЯ  
ОБЛАСТЬ



**Николай Ерохин**

Родился в 1960 году на Северном Урале. Заведующий музеем Института экологии растений и животных Уральского отделения Российской Академии (г. Екатеринбург), краевед, знаток журнала «Уральский следопыт».

Фото Галины Мельниковой



# Неприятности встали в очередь...

## Забытые катастрофы на Урале

Эти две катастрофы входят в перечень и историю самых первых лётных происшествий, произошедших в Башкирии. Катастрофа 1946 года, о которой я расскажу, вызовет, думаю, отклики старожилов. Чтобы написать о ней, мне пришлось выезжать в Уфу и встречаться с жителями города, надеясь, что найду горожан, которые внесут уточнения в мой рассказ.

### Роковая ошибка

Если о второй катастрофе, вероятно, можно найти какие-либо упоминания, то вот об этой вряд ли. Катастрофа тяжёлого транспортного самолёта Г-2 Московского управления ГВФ в Салаватском районе Башкирии...

Утром в воскресенье 24 октября 1943 года в 07 часов 30 минут само-

лёт аэрофлота Г-2 бортовой номер Л3050 (дата выпуска с авиационного завода — ноябрь 1933 года) производит взлёт с аэродрома города Челябинска. На борту экипаж из пяти человек и срочный груз. Аэродром посадки — Куйбышев. Вес груза — 2.543 кг. Взлётный вес составляет 18.700 кг.

Погода по маршруту до 13 часов по данным метеослужбы: облачность 6–10 баллов слоисто-кучевая высотой нижнего края 600 м, местами идёт дождь, видимость под облаками до 10 км, ветер западный 40 км/ч, вершины гор закрыты облаками; во второй половине маршрута погода несколько лучше — облачность 5 баллов, слоисто-кучевая не ниже 600 м, видимость более 10 км, но ветер прежний силы и направления.

После взлёта самолёт набрал высоту 700 метров и через 50 минут достиг начала Уральского горного хребта. Вблизи гор самолёт вошёл в сильную турбулентность и вихревые воздушные потоки. Начинается болтанка. Командир экипажа посчитал, что высота гор не позволяет выполнять полёт по прямой. Он разворачивает самолёт влево от вершин гор и доходит до Белокатая.





В 9 часов 40 минут бортрадист передаёт погоду: высота нижней границы облачности — 1200 метров, видимость — 10 км, обледенения нет. Но самолёт снижается. В районе н.п. Тугузино самолёт входит в сильные осадки в виде снегопада. Высота полёта — 680 метров. Видимость ухудшается сначала до 2 км, а затем до 800 метров. Болтанка и плохая видимость, недостаточный опыт полётов по приборам в условиях плохой видимости вынуждает командира производить полёт со снижением. Командир экипажа «ищет» землю, а это недопустимо. Это грубейшая ошибка. В итоге командир экипажа увеличивает обороты двигателей. Слева по линии пути замечает улучшение видимости. Одновременно справа начала проецироваться вершина горы с высотой выше высоты полёта. Обойти её сверху командир экипажа не решается из-за веса груза и тяги двигателей. Командир экипажа выводит все четыре двигателя на максимальный режим работы и отворачивает влево на 20 градусов и ... попадает в ловушку — впереди тоже горы. Идёт мокрый снег. Сильный ветер. Командир берёт штурвал на себя, пытаясь «перепрыгнуть» вершину. Тяги двигателей не хватает, и, чтобы не воткнуться в гору, принято решение посадить самолёт на вынужденную, т.е. совершить аварийную посадку. Но под самолё-

том начался лес. Высота самолёта над верхушками деревьев 4 метра. Командир выключает все четыре двигателя. Скорость самолёта чуть более 60 км/ч. Самолёт с парашютирования падает на лес и ... проваливается из-за большого веса. Происходит удар о скальную поверхность. Возникает пожар. Второй пилот (женщина) стораёт в кабине самолёта.

Катастрофа произошла в 10 часов 10 минут в 7 км юго-западнее села Ильчикеево Салаватского района

Башкирии. Если бы командир хорошо знал маршрут и высоту естественных препятствий, то продолжил бы полёт, не отворачивая влево. Он бы безопасно прошёл весь горный участок. Отворот влево — роковая ошибка, вогнавшая самолёт в каменный мешок, из которого обратного пути не было.

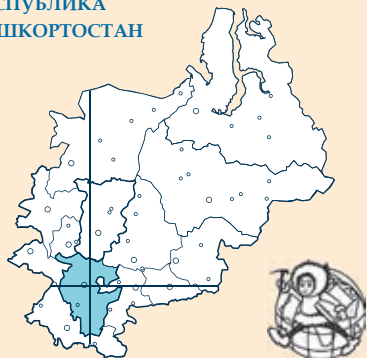
При расследовании лётного происшествия выяснилась растерянность экипажа после падения на лес. Экипажем были нарушены положе-

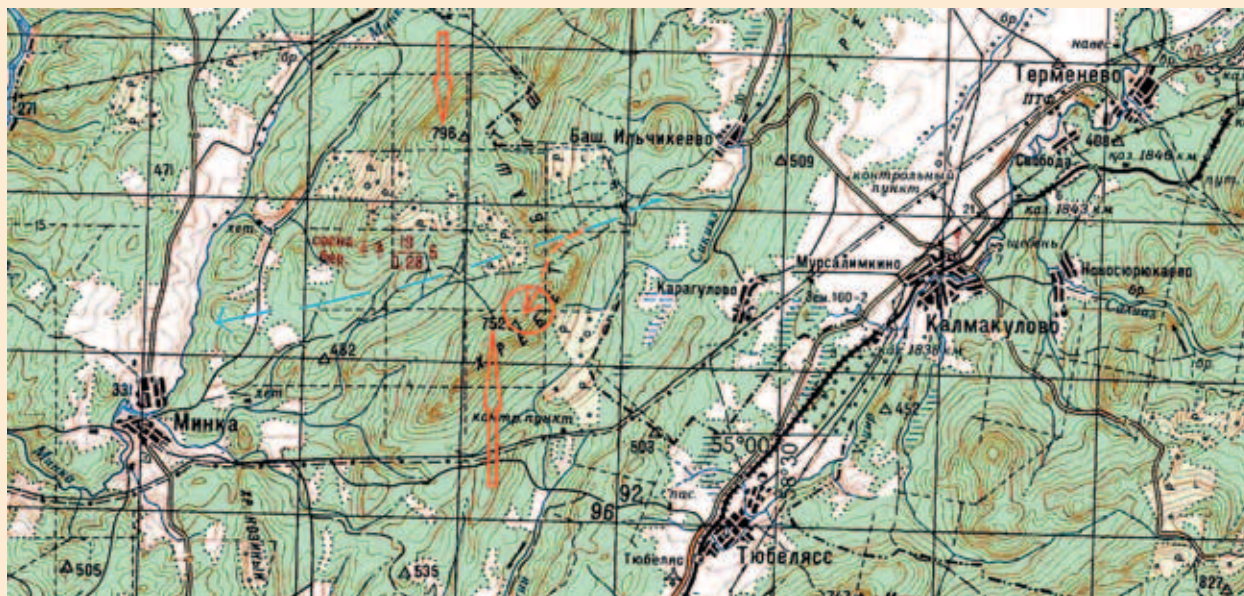


**Юрий Мамонтов**

В 1977 году закончил Армавирское училище летчиков. Служил в истребительной авиации ПВО. Летал на дальних перехватчиках в Заполярном Урале. Военный летчик 1 класса. Ветеран военной службы. Ветеран Труда.

РЕСПУБЛИКА  
БАШКОРТОСТАН





ния наставления по лётной службе. Попало и синоптикам. Они говорили в прогнозе погоды о дожде, а фактическая погода — мокрый снег, который значительно ухудшал полётную видимость. Несмотря на то, что командир экипажа имел опыт пилотирования самолёта Г-2 с подобным весом груза и мог набирать высоту 1200 метров, на вопрос комиссии ответил: «Самолёт имеет плохую скороподъёмность».

### Левый разворот

Суббота 09 ноября 1946 года. Самолёт аэрофлота Ли-2 Волжского управления ГВФ с номером на борту Л4145 вы-





◀ Носовая остекленная штурманская кабина полярного варианта самолета АНТ-6 (называемая как веранда)

полняет регулярный пассажирский рейс 236/235 по маршруту Куйбышев (ныне Самара) – Уфа – Свердловск (ныне Екатеринбург) и обратно.

Обращаю внимание читателей, что аэродром посадки в городе Уфа находился совершенно в другом месте, чем тот, о котором знают все сейчас. Взлётно-посадочная полоса в те далёкие от нас годы была там, где ныне пролетает известная всем уфимцам улица Рихарда Зорге.

После взлёта из Куйбышева самолёт набрал заданную высоту 2.200 метров. Через полтора часа на борту сработала сигнализация падения давления масла левого двигателя. Экипаж прини-

мает решение выключить левый двигатель, но посадку производить на заданном аэродроме Уфы.

Вспоминаю свой подобный отказ (падение давления масла левого двигателя) в 1980-х при освоении высотного скоростного перехватчика. Отказ произошёл при нахождении в нейтральных водах уральского Заполярья. Тогда я принял решение установить двигатель на режим малого газа, то есть убрал обороты на минимально допустимые и дал возможность двигателю отдыхать. Работа двигателя на повышенных оборотах привела бы при таком отказе или к пожару, или к заклиниванию... в общем, выходу дорого-

го двигателя окончательно из эксплуатации. Двигатель – сердце самолёта. Любой отказ можно локализовать и продолжить полёт, а вот отказ двигателей неминуемо приведёт к особому происшествию. Для любого лётчика остановка двигателя, одного или двух, – чрезвычайная и стрессовая ситуация. Я привёл самолёт на аэродром вылета и совершил благополучную посадку на одном исправном двигателе. Заболевший двигатель привели в порядок и самолёт успешно летал в дальнейшем.

Возвращаюсь к рассказу... Экипаж Ли-2 приводит самолёт к Уфе. Приступил к снижению. На высоте 250 метров командир экипажа понял, что уклонился и находится много северозападнее аэродрома. Фактическое отклонение было 25 км. Исходя из своего лётного опыта, я делаю вывод, что стрессовая ситуация наложилась на работу экипажа и привела к новым ошибкам и отклонениям. Как стали говорить много позднее – нештатной ситуации. Неужели экипаж потерял визуальную ориентировку и не знал, где находится?

В итоге экипаж принимает решение: идти на вынужденную, на подбранную с воздуха, площадку. Но в последнюю минуту от такого решения командир отказался. И начался отсчёт времени к катастрофе. Когда я летал, было неписаное правило: принял решение – действуй! Не надо метаться от одного к другому. Даже если потом это решение комиссия по расследованию в течение многих дней изучения происшествия признает неверным, то главным останется для всех, что пассажиры и экипаж остались живы.

Командир экипажа Ли-2 говорит: «Посадка будет в Уфе!». Экипаж начинает поиск аэропорта Уфы. Выводит исправный двигатель на взлётный режим. До катастрофы остаются минуты. Необходимо набрать высоту и дотянуть до посадки. Но двигатель имеет своё мнение – он отказывается увеличивать мощность из-за перегрева. Самолёт начал снижаться уже над городом, под фюзеляжем пошли крыши домов. Нужно принимать решение, что делать. Но неприятности уже встали в очередь. Необходимо удерживать скорость, не допускать её падения. Командир экипажа разворачивает самолёт на реку Белую с креном в сторону остановленного двигателя. Это неверное решение. Пилотирование самолё-



Тяжелый транспортный самолет Г-2. Это был серийный ТБ-3 (АНТ-6), переданный после службы в ВВС для дальнейшего использования в ГВФ. Теперь он стал транспортный и грузовой самолет Г-2.

С самолета сняли все вооружение, спецоборудование, заделали крышками вырезы для турелей. Фюзеляж был переоборудован для перевозки грузов. Самолеты в этом варианте эксплуатировались до полного износа, налетывая тысячи часов.

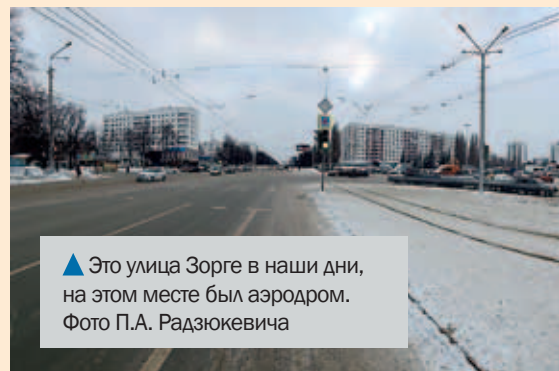
В годы Великой Отечественной войны Г-2 использовался в тылу страны как грузовой самолет.

Жизненный цикл самолетов Г-2 завершился в 1946 году после выхода постановления правительства о списании оставшихся машин.

Для Г-2 с моторами М-34 РН предельно допустимая полетная масса была установлена 22.000 кг.

Летно-технические данные Г-2 практически не отличались от ТБ-3.

Например, максимальная скорость: 275 км/ч.



▲ Это улица Зорге в наши дни, на этом месте был аэродром. Фото П.А. Радзюкевича

та с отказавшим двигателем необходимо осуществлять с креном в сторону работающего двигателя, так как вывод из крена со стороны остановленного двигателя затруден и занимает боль-

ше времени. Об этом говорили и руководящие лётные документы.

Тогда почему командир разворачивает самолёт в сторону остановленного двигателя? Ответ про-

стой. Левый вираж у лётчиков удобен. Даже голова разворачивается влево лучше, чем вправо. На посадке смотрят влево. Придя в зону на пилотаж — первый вираж левый. Даже



▲ Панорама места падения Ли-2 в Уфе. Фото П.А. Радзюкевича, наши дни

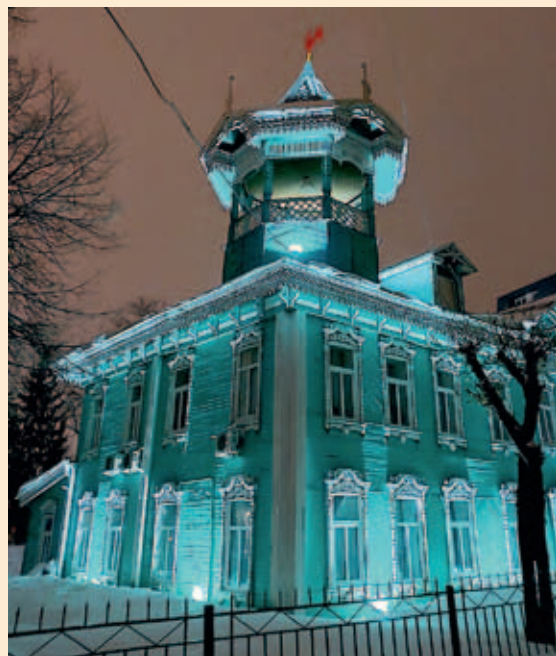




◀ Название Ли-2 самолет получил в 1942 году по фамилии главного инженера Бориса Павловича Лисунова. Он руководил строительством этого пассажирского самолёта. Самолёт был предназначен для линий средней протяжённости. В Ташкенте в районе авиазавода была улица Лисунова. Во время Великой Отечественной войны самолеты Ли-2 использовались в качестве ночных бомбардировщиков. Четыре бомбы устанавливались на внешней подвеске. Крейсерская скорость: 245 км/ч  
 Масса: 7750 кг  
 Максимальная скорость: 300 км/ч  
 Дальность полета: 2500 км  
 Тип двигателя: АШ-62



на велосипеде лётчики разворачиваются на 180 тоже влево. Неоднократно проверено. Заход на посадку левым кругом (коробочкой) лётчику предпочтительнее.



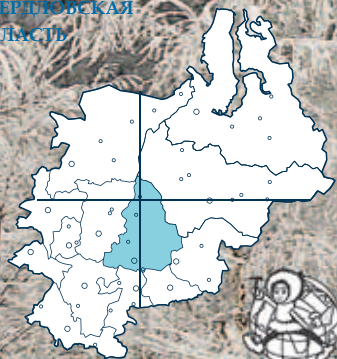
▲ Бывшее здание аэропорта в наши дни. Фото П.А.Радзюкевича

При выполнении разворота командир Ли-2 не успевает уклониться от деревьев и задевает левым крылом одно из них, затем другие деревья. Падение неминуемо. Экипаж не включает тумблер прекращения подачи топлива. Столкновение с землёй. Воспламенение топлива. Пожар. Падение самолёта происходит на берегу реки Белая вблизи Уфимского речного вокзала. Место падения — один километр от аэропорта. Погибли все пассажиры и экипаж, за исключением... командира.

Изучая материалы катастрофы, я увидел, что командир Ли-2 и бортмеханик имели одинаковые фамилии. Родственники или однофамильцы? Основываясь на свою лётную работу, могу сказать, что в боевой авиации родственники в одной кабине никогда не летали.

Готовя статью, я выполнил компьютерное моделирование этого лётного происшествия. Отдельные фотографии здесь. Немного об истории старого аэродрома. Уфимцам нужно искать «Дом с петушком». Жители с улицы Рихарда Зорге Радзюкевич Андрей Юрьевич и его сын Павел Андреевич показали мне этот дом по адресу ул. Рихарда Зорге, 15. Сначала там была дача ЧК. Просуществовала она недолго. Затем авиационный штаб для учебных полётов. А потом это здание было передано под здание аэропорта. С 1932 по 1962 год аэропорт функционировал именно отсюда — с будущей улицы Рихарда Зорге. 📷



СВЕРДЛОВСКАЯ  
ОБЛАСТЬ**Наталья Дудко**

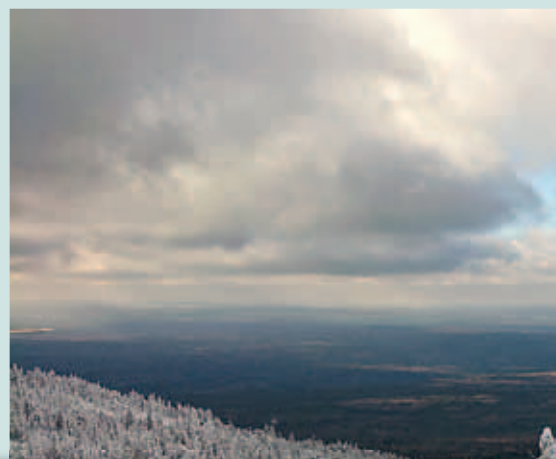
Редактор раздела «Встречный ветер»,  
член Союза журналистов России.

# Белое Веселые горы

**8 марта... По идее, в этот день я должна была принимать красивые поздравления, положенные тюльпаны и заслуженные подарки, а я ушла в горы!**

В городе грязь, шум, суета. Здесь — белое безмолвие, радость, красота. Веселые горы (название Веселые горы надо понимать в смысле «Радующие», «Красивые»). Веселые горы — это горный хребет, вытянувшийся на 52 километра с севера на юг — от долины реки Чауж до верховьев реки Казачий Шишим.

Эти места расположены к юго-западу от города Нижнего Тагила. Чтобы походить по вершинам Веселых гор, выходных будет мало. Нужно хотя бы 4–5 дней. Но за выходные можно посетить несколько расположенных близко друг к другу гор. Существует несколько вариантов начала



Встречный ветер



# безмолвие и женский день



маршрута: от Карпушихи, Левики или Уралья.

Самая высокая вершина Веселых гор — гора Старик-Камень (755 м). Всего там несколько десятков гор.

В этих местах берут начало реки, речки и речушки: Егорова Каменка, Дикая Шайтанка, Змеева, Осиновка, Кузька и другие. По западному склону Веселых гор стекают речки Мар-





тьян, Шумиха, Шайтанка, Сулем. По Веселым горам проходит условная граница Европы и Азии.

Район Веселых гор интересен и в историческом плане. Еще в нача-







ле XVII века здесь, в глухих таежных местах и отдаленных от основных торговых путей, находились стойбища манси — древнейших аборигенов Урала. Вблизи горы Старик-

Камень было найдено их жертвенное место.

Местность вокруг Веселых гор была окружена непроходимыми топями. В течение долгих веков эти

дикие места стали надежным убежищем для старообрядцев, скрывающихся от жестоких религиозных преследований после церковного раскола. Сюда стали проникать и пришлые люди, в основном беглецы с демидовских заводов. Среди пришельцев были и стрельцы, и бояре, и духовенство, и крепостное крестьянство. Так в таежной глуши Урала столкнулись люди разной веры: идолопоклонники манси и раскольники-староверы. К святым могилам вели дороги из Верхнетагильского, Невьянского, Черноисточинского, Висимо-Шайтанского заводов. Раскольники приходили на моления и поклон к «святым отцам».

Величественность и недоступность Веселых гор — источник многих легенд и преданий. Одно из преданий о Старике-Камне гласит: «Этот камень лежал в самой чаще леса, и о нем никто не ведал. А когда люди вырубали вокруг него лес, то увидели его — старый, весь покрытый мхом, и люди назвали его Стариком». ❧





# Упал, отжался — и на Эльбрус!

## Физическая подготовка к походу

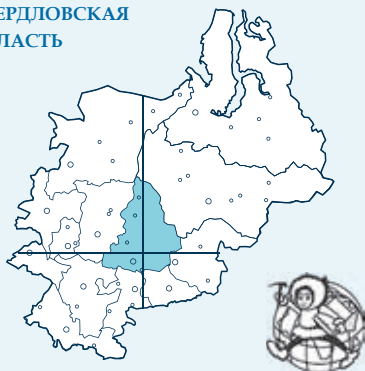


**Евгений Ватагин**

Персональный тренер. Кандидат в мастера спорта по пауэрлифтингу. Призер областных соревнований по боксу и армрестлингу. Проходил военную службу в морской пехоте. Активный покоритель лесов и гор.

### Фото автора

СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ



Бывает так: готовясь к походу, и ботинки отличные купил, и рюкзак самый что ни на есть подходящий, маршрут вдоль и поперек изучил, уже и мысленно флажок на вершине водрузил, а на деле — упс и не поднялся. На середине пути «забились» мышцы ног, заболела спина, одышка и другие «неприятные сюрпризы» от собственного организма тоже не заставили себя долго ждать.

### Сила, выносливость, гибкость и ловкость

«Физическая подготовка — это процесс, направленный на воспитание физических качеств и развитие функциональных возможностей, создающих благоприятные условия обеспечения жизнедеятельности человека», — так написано в учебниках, и с этим не поспоришь. Ведь, чтобы чувствовать себя благоприятно в не всегда благоприятных условиях похода, нужно хорошее снаряжение и, конечно же, физическая подготовка.

Начнем с того, что поход должен для вашего тела «стоять» меньше, чем он «вернет» вам обратно. Если не выдержать это условие, то вы вряд ли получите удовольствие и закончите, не успев начать, туристическую деятельность. Ведь путь может быть тернист и ухабист, и подъем может быть долог и резок. И, преодолевая все это, очень важно не падать духом, ну и, конечно же, телом, ведь дух поднять значительно сложнее, чем свое тело.

Итак, физическая подготовка подразумевает всестороннее развитие человеческого тела. Сила, выносливость, гибкость и ловкость — любой уважаю-

щий себя турист должен обеспечить золотую середину развития всех этих качеств. Ведь отсутствие любого из них может принести сюрприз, и не всегда приятный.

Допустим, пошли вы добывать дрова, но ввиду отсутствия силы ни один сучок вам не дался. Или решили ловко перескочить с камня на камень и угодили в овраг, все потому, что ваша ловкость уже не та, что была в 13 лет. Отсутствие гибкости не даст вам удобно расположиться на ночлег, если, конечно, вы не прихватили с собой двуспальную кровать 180 на 200. Про выносливость, я думаю, и так понятно.

Практически любые виды спорта всесторонне развивают физические способности человека. Поэтому, если вы решили стать активным покорителем лесов и гор, я настоятельно рекомендую вам чем-нибудь заниматься в повседневной жизни. Естественно, лучше самого похода к такому виду деятельности вас ничто не подготовит, но банальные приседания 5 подходов по 20 повторений значительно облегчат ваш предстоящий выход. А если вы еще будете укреплять мышцы пресса, спины и не забудете про плечевой пояс,

то на вершине хребта вы будете первым, пока ваши неспортивные товарищи будут вяло ползти вверх. Надеюсь, я доходчиво объяснил, что в отсутствии физической формы рассчитывать на положительные эмоции от похода не стоит. Итак, непосредственно к делу.

## Тело — самовосстанавливающаяся машина

Наше тело — это уникальная самовосстанавливающаяся машина. Когда мы ее разрушаем, она восстанавливается и с каждым разом становится сильнее, это залог любой тренировки. Любую тренировочную программу нужно начинать с тестирования своего опорно-двигательного аппарата.

Чем суровой вам предстоит поход, тем совершенней вам нужна биомеханика всего тела. Так, от нее напрямую зависит КПД вашего организма. КПД — это отношение съеденной банки тушенки к километрам пути. Если ваше тело двигается легко и свободно, то на одной банке вы можете пройти весь день, если же ваши движения скованны, запасайтесь тушенкой.

На самом деле повышенный аппетит не самое страшное, что грозит вам при длительном пешем переходе. Гораздо хуже, если от неправильно распределенного движения пострадают ваши суставы. Если отсутствует нормальное движение костей стопы или тазобедренного сустава, то очень быстро «полетит» ваше колено, так как ему придется перерабатывать (брать на себя лишнюю нагрузку). Если движение вашего позвоночника не оптимально, то очень быстро вы почувствуете усталость в пояснице. В общем, неприятных сюрпризов может быть масса, и тушенкой их вылечить не получится.

Поэтому, готовясь к походу, начните с подготовки своего опорно-двигательного аппарата, есть много потрясающих способов сделать это.

## Позвоночник — стержень тела

Думаю, начать можно с позвоночника, так как это наш стержень, наша «мачта», без которой мы не смогли бы ни сидеть, ни стоять. У нас 32–33 позвонка, из которых 24 подвижных: это 7 шейных позвонков, 12 грудных и 5 поясничных. Между позвонками есть диски (что-то типа резиновых прокладок), именно они, сжимаясь и растягиваясь, обеспечивают подвижность позвоночника. Вот повернулись вы на 90° — каждый позвонок «взял на себя» несколько градусов, движение получилось естественным и анатомичным.

Очень часто, практически всегда, если человек ведет малоподвижный образ жизни, его позвонки слипаются, 2, 3 или даже 5 позвонков становятся одним целым. Тогда угол поворота не делится постепенно по всем позвонкам, а происходит в одном месте, в котором пока еще есть движение.

Как только движение там «превзойдет все ожидания» нервной системы, она обязательно заблокирует эту область и оставит ее без движения. Вот так однажды наклонился что-то поднять и все, остался где-то там «за горизонтом», как в той песне у Валерии. Все потому, что движение между пятым поясничным и первым крестцовым позвонком превысило все возможные допущения, а там пучок спинномозговых нервов, прикосновение к которым грозит потерей подвижности нижних конечностей.

Тогда мозг кричит: стоять! И мы стоим в лучшем случае, а в худшем — лежим. Вот почему очень важно иметь подвижных 24 позвонка во всех плоскостях, иначе может случиться беда. Именно поэтому стоит начать, да и никогда не будет лишним, с профилактики своего опорно-двигательного аппарата.

## Упражнения на каждый день

Сейчас я постараюсь дать вам несколько упражнений из системы Пилатес, которые смогут улучшить биомеханику вашего позвоночника. Возможно, поначалу вам эти упражнения покажутся слишком легкими, но они и не должны быть тяжелыми, ведь смысл их — расслабить позвоночник и наделять его полнотой подвижности.

Начнем с **нейтрального положения**, очень важно скрупулезно следовать технике выполнения.

Лежа на спине.

- затылок, задние ребра и таз соприкасаются с полом,
- таз параллелен потолку,
- взгляд в потолок,
- вытягиваемся от макушки до копчика,
- голова выровнена с грудной клеткой,

### Первое упражнение Bridgin

- сгибаем колени, ставим стопы на пол,
- делаем вдох,
- начинаем не спеша надавливать стопами в пол, от этого ваш таз начинает наклоняться назад, вы прокатываетесь через вершину крестца, и ваш позвоночник позвонок за позвонком под-

нимается наверх, до опоры в грудной отдел (между лопатками),

— наверху вы через колени вытягиваетесь в противоположную сторону от головы,

— делаете вдох и с выдохом смягчаете челюсть, горло и грудина начинают сползать вниз, и вы не спеша двигаетесь в исходное положение, также выкладывая позвонок за позвонком. Повторяем упражнение.

Здесь нет какого-то определенно количества повторений, ваша задача — двигать вашим позвоночником, отделяя позвонки друг от друга.

### Второе упражнение Side to side

— исходное положение лежа на спине,

— отводим руки в стороны от тела примерно на угол 45 градусов и надавливаем руками в пол,

— сгибаем колени и ставим стопы на пол,

— делаем вдох с выдохом, опускаем бедра сначала в правую сторону, затем возвращаем в нейтраль и с выдохом опускаем в левую сторону,

— очень важно оставить противоположную от бедер лопатку плотно прижатой к полу.

Если выполнять данное упражнение слишком легко, можно стопы поднимать наверх и продолжить выполнять упражнение.

Если ваши бедра не ложатся свободно на пол при плотно прижатой лопатке, то ротация в грудном отделе ограничена и длительные прогулки не очень обрадуют ваш позвоночник.

### Третье упражнение Mermaid

— садимся на ягодичцы, ноги лежат на полу перекрестно,

— взгляд направлен вперед, спина прямая, макушкой тянемся в потолок,

— вдох: удлините заднюю часть шеи,

— выдох: выполняйте боковое сгибание, вправо двигаясь от ног и удерживая таз неподвижным. Погружайте одну руку в пол, другой вытягивайтесь над головой,

— вдох: раскройте ребра к потолку и отделите их друг от друга, сохраняйте удлинение обоих боков,

— выдох: вернитесь в исходное положение,

— то же самое в другую сторону.

Задача — раскрыть ребра.

Эти три упражнения — очень маленькая часть той работы, которую вы должны регулярно проводить со своим телом. Выполняя их каждый день, вы сможете гораздо лучше дышать и легче двигаться. **У**

# Прямо по курсу Полярная звезда...

**Хруст... хруст! Хруст... хруст! Монотонно похрустывает снег, прихваченный легким морозцем, под широкими промысловыми лыжами. Этой зимой погода, видимо, решила проверить людей на прочность обилиями**

**снегопадов, и поэтому этот звук доставляет радость. Значит, лыжи будут скользить как положено — без налипания. А в округе сплошное белое безмолвие. Наверное, именно такие пейзажи вдохновляли Джека Лондона.**

На этот раз мой одинокий путь пролегает на кордон Лыпя. Задачей экспедиции является проведение зимних учетов промысловых млекопитающих и наблюдение за ходом нерестовой миграции налима. До этого я уже успел побывать на кордоне Лиственничный.

Так вот, я шагаю по руслу реки Вишера от охотничьей избушки в 306 квартале, где успешно засадил снегоход «Буран», как говорится, «по самые уши», в таежном ручье. Эта оплошность обходится мне дополнительными 4 километрами пути и самое скверное — потерей драгоценного светового времени суток. Уже 12 часов дня и я, после безуспешных попыток откопать технику, встаю на лыжи, а заодно и на 12-километровый путь. Метели и снегопады в этот день решили оста-

вить тайгу в покое. Поэтому удастся читать редкие отпечатки, оставленные животными на снегу.

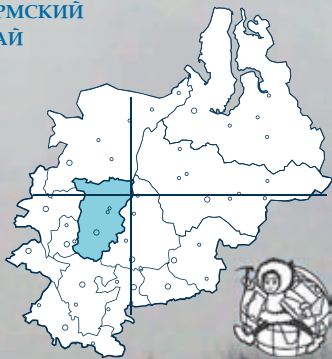
К 17 часам, еще засветло, подхожу к уютному «балагану» Толи Собянина, нашего сотрудника службы охраны. Решив остановиться там на некоторое время, спокойно отогреваюсь у печки горячим чаем. Торопиться мне вроде бы как уже и ни к чему, так как оставшиеся 4 км до ночлега на кордоне Круглая Ямка все равно придется идти по темноте под светом карманного фонарика.

Сегодня Крещение... Крещенская ночь обильно высыпала на ночной небосвод яркие созвездия, а Полярная звезда лежит у меня прямо по курсу. Лес и река кажутся во власти какой-то волшебной тишины и умиротворе-

ния. Скоро ночлег..., но внезапно луч фонаря выхватывает из темноты черные полосы чистой воды на реке. Делаю несколько шагов в сторону берега и снег под лыжами мягко оседает. Льда нет... Через мгновение я лежу на правом боку и отстегиваю рюкзак. Обе лыжи в воде, и моя задача — удержать их ногами, чтобы их не унесло течением. Перспектива остаться без лыж в зимней ночной североуральской тайге вдалеке от жилья меня несколько не радует. Осторожно их вынимаю из образовавшейся полыньи и быстро отряхиваю от воды и снега. Ясно, что мой путь теперь будет лежать по лесному участку крутого берега горной реки.

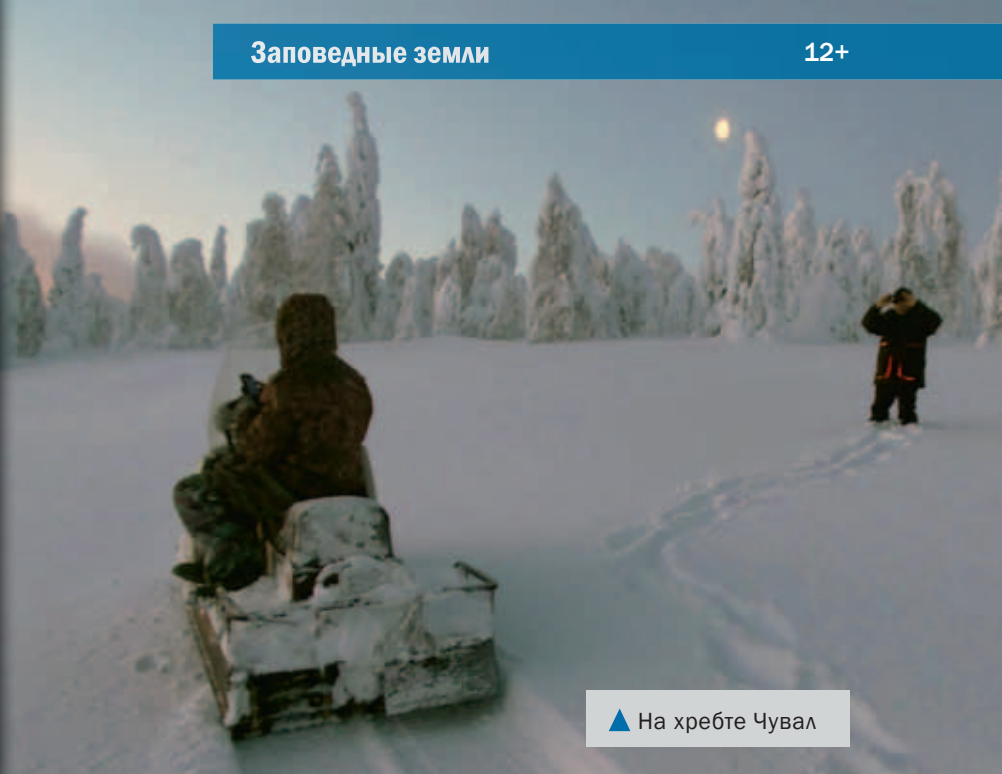
Время уже около 22 часов. Свет фонаря вырвал из темноты крышу таежной избушки. Вот и кордон... Аккурат-

ПЕРМСКИЙ  
КРАЙ



**Сергей Зимин**

С 2017 года работает в ФГБУ «Государственный природный заповедник «Вишерский». Окончил Вятскую сельскохозяйственную академию. Биолог-охотовед. Занимается изучением охотничье-промысловых млекопитающих.



▲ На хребте Чувал

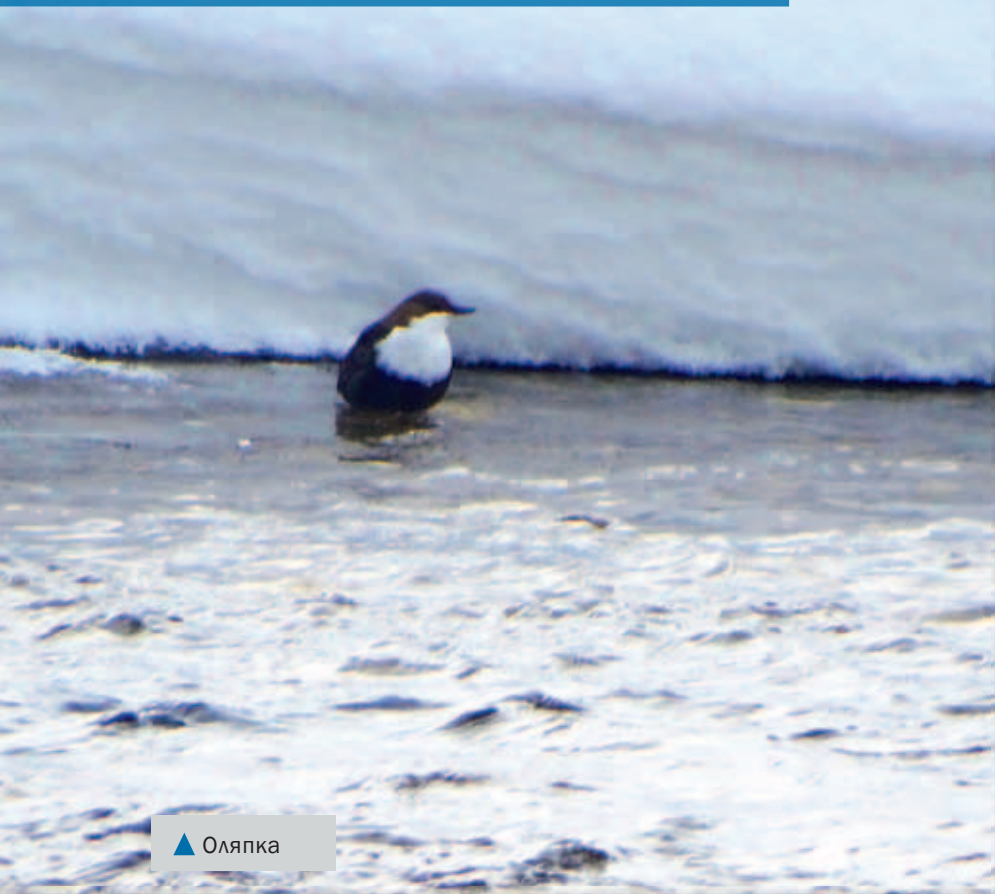


▼ Зимний пейзаж Чувала

▲ Кордон Лыпя. Январь 2020 г.

▼ р. Вишера





▲ Оляпка

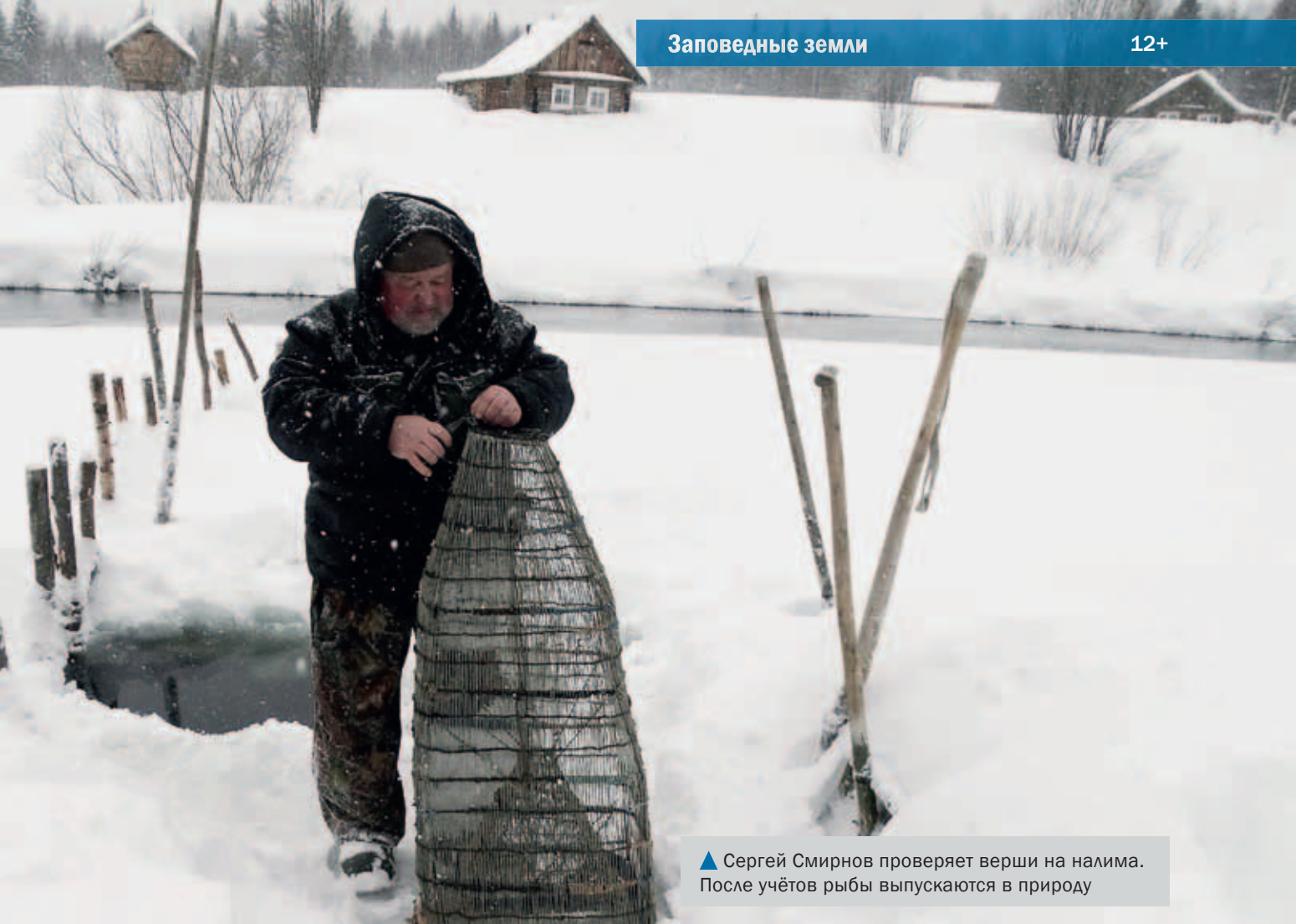


▼ Лыжный путь до кордона Лыпя по реке Вишера



Встречный ветер





▲ Сергей Смирнов проверяет верши на налима. После учётов рыбы выпускаются в природу



но перейдя на противоположный берег реки, подхожу к столбу с надписью «Заповедник «Вишерский», вырезанную из дерева умельцами-инспекторами. Получилось, что 4 км я прошел за 3,5 часа. Это и не удивительно — снег, пристывший к намокшим лыжам, очень усложнил путь.

Приятной усталостью наливаются спина и ноги... Завтра новый день. Лыжный путь до кордона Лышья по реке Вишера для меня не первый, но всегда приятный и светлый. К 18 часам следующего дня я уже постучался в дверь избы инспекторов Смирновых. Сергей и Алевтина меня уже заждались. Людей они не видели более двух месяцев, поэтому вопросы и обмен информацией прошли в оживленной беседе. Меня же ждала спокойная работа в окрестностях кордона. В целом же кордон Лышья всегда меня обнимает своей теплой и чистой энергетикой, которая быстро прибавляет сил.

Через неделю, проведя необходимые наблюдения, я с легким сердцем двинулся в сторону 71 квартала. Погода стояла великолепная, снег искрился под лучами солнца. Хотя мою прежнюю лыжню и замело снегом,

это не огорчало. Важно было только пройти опасные участки в светлое время суток, не испытывая судьбу в сумерках. По дороге в промоинах встречались оляпки. Эти интересные крохотные птички-невелички, представители отряда воробьиных, дополняли пейзаж своим самоотверженным образом жизни. Приспособившись нырять в ледяную воду за только им известными вкусностями, они представляли собою образец героизма и служили примером тому, что и в лютой мороз вполне возможно себя прекрасно чувствовать, при этом еще напевая свою нехитрую песенку.

Подходя к избе на плесе Тальей, меня неожиданно встретила лаем лайка Толи Собянина. Он, оказывается, меня ждал в натопленной избушке, чтобы помочь выдернуть из снежного плена оставленный мною застывший снегоход.

...Быстро пролетела полевая командировка, а я уже мысленно готовлюсь к экспедиции по горной части охраняемой территории. Начался новый рабочий год, а значит, впереди новые встречи и впечатления. **УС**

# Мрамора и известняки ЯНАО

Если мы говорим про ЯНАО, то это прежде всего нефть и природный газ. Среди минеральных ресурсов они занимают первое место. Но изучение и анализ природных богатств ЯНАО показали, что край богат большим количеством разнообразных полезных ископаемых.

Среди них руды черных и цветных металлов, золото. Из неметаллических полезных ископаемых получили распространение минеральное сырье, стекольные и строительные пески, облицовочный, поделочный камень и камнесамоцветное сырье. Несомненно, Ямало-Ненецкий автономный округ богатый и перспективный край! В своей статье особое внимание, из всего многообразия полезных ископаемых ЯНАО, я хотела уделить мрамору и известняку.

## Мрамор и мраморизованные известняки

Всестороннее изучение и анализ месторождений облицовочного и поделочного камня ЯНАО имеет большое научное и практическое значение, так как дает возможность выделить территории по степени их перспективности, качеству и запасам сырья. Выявлять и оценивать конкретные объекты с наименьшими материальными затратами и в короткие сроки.

В настоящее время на территории ЯНАО практически создана минерально-сырьевая база облицовочного камня на основе таких объектов, как Пайпудыньское, Ханмей-Тоупугольское, Янганапеевское, Сибилейское, Новогоднее месторождения,

представленные цветным мрамором и мраморизованным известняком.

**Пайпудыньская группа месторождений** расположена в 25 км к северо-востоку от поселка Полярный. В настоящее время разведано три месторождения этой группы. Цвет известняков нежно-голубой, местами переходящий в синие и фиолетовые цвета. Структура от мелко- до среднезернистого, текстура полосчатая. Месторождения детально разведаны, запасы оценены в качестве облицовочного и строительного камня.

В Ханмей-Тоупугольском районе, расположенном в верховьях ручья Тоупугол, находятся пять место-

рождений (Новогоднее, Тоупугольское. Матпугольское, Сиупугольское, Нягарпугольское) мраморизованных известняков и вулканогенных пород. Известные проявления мраморов располагаются в районе междуречья рек Лонгот-Юган и Гена-Хадата. Здесь мрамор светлый, беловатый, беловато-желтый. Промышленная оценка запасов центральной части месторождения мрамора Тай-Кей составляет 1047 тонн сортового мрамора.

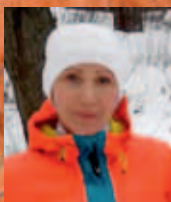
**Бобровское месторождение**, с запасами мраморизованных известняков 3 млн тонн, оценено. Качество камня позволяет уже сегодня добывать достаточно крупные блоки с размерами более 2 м<sup>2</sup>. На объекте уже проводились опытные добычные работы. Известняки светлые, беловато-серые. Структура мелкозернистая, текстура массивная или полосчатая.

**Новогоднее месторождение** перспективно для получения средних блоков. Мрамора отличаются высокой прочностью и морозостойкостью. Известняки с данного месторождения отличаются высокой декоративно-



▲ Выходы мрамора (белое)

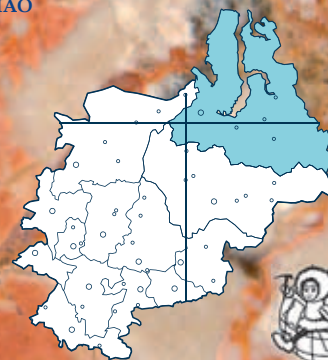




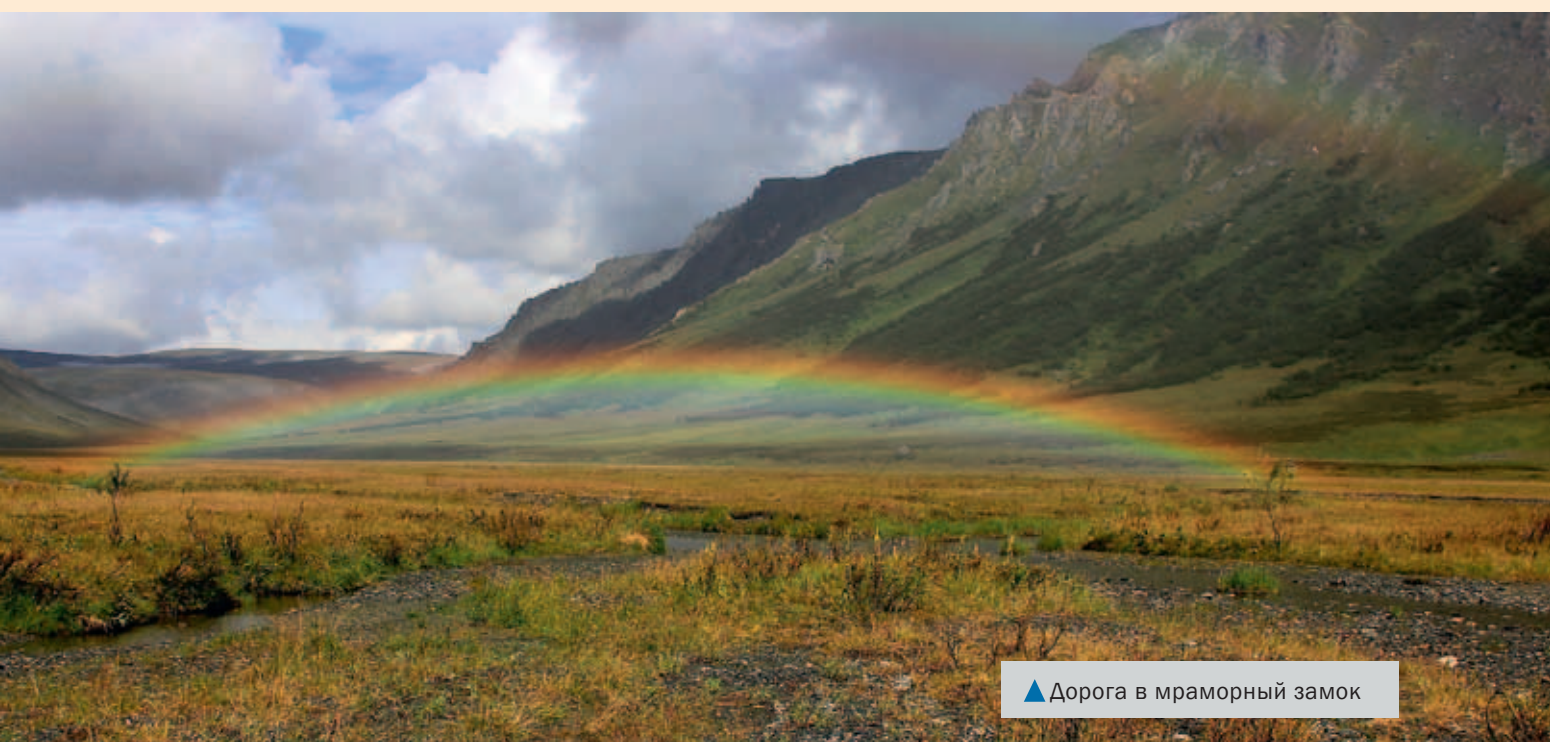
**Елена Попова**

Преподаватель по геологии, экскурсовод, руководитель проектов по геотуризму.

ЯНАО



# Мрамор



▲ Дорога в мраморный замок

стью, обусловленной цветовой гаммой в розовато-красных и белых тонах. Запасы месторождения оцениваются в 100 млн тонн.

**Мраморизованные известняки г. Янгана-Пэ** разведаны как объект высоко декоративного облицовочного камня. Он имеет красивый розовато-красный цвет с белыми прожилками. Структура мелкозернистая, текстура полосчатая, пятнистая. Запасы равны 3 млн м<sup>3</sup>.

Казалось бы, судьба месторождений predetermined и их должны разрабатывать и использовать с учетом качественных характеристик как ценное облицовочное сырье. Но в настоящее время в ЯНАО чаще всего к мрамору

и известняку относятся как к обычной щебенке, не учитывая его ценности и декоративных качеств. В 1989 году Ямальская геолого-разведочная партия Полярно-Уральской геолого-разведывательной экспедиции проводила разведку месторождения «Новогоднее-Монто» первоначально для изучения и оценки известняков и вулканогенных пород для строительных нужд и как качественного облицовочного и поделочного камня. При проведении работ на месторождении были выявлены повышенные концентрации золота и магнетитовые руды. В 2004-2007 годах АО «Ямал-золото» провело оценку месторождения «Новогоднее-Монто». Оказалось,

## Для любознательных

**Известняк** — порода органического происхождения и состоит из раковин морских животных. Это довольно распространённая горная порода. Месторождения известняка приурочены к днищам древних морей, где обитали водные организмы, имеющие известковые панцири. Наиболее широкая сфера применения этой породы — строительные и отделочные работы. Из него строят целые дома. Пласты качественного

## ▼ Мраморный замок



это ценное комплексное месторождение золота, золото-магнетитовых руд и пород для производства строительного камня. В 2011 году была начата опытно-промышленная отработка месторождения. Проводились вскрышные работы и первоначально велась добыча строительного камня (известняк, мраморизованный известняк и мрамор), который стал использоваться не как привлекательный облицовочный камень, а как обычная щебенка для отсыпки площадок будущего горно-обогатительного комбината. А камень-то был замечательный, который по своим декоративным качествам успешно мог бы использоваться как привлекательный облицовочный и даже поделочный камень.

Я как автор статьи предлагаю поновому взглянуть на эти замечательные породы. В рамках проекта «Время собирать камни» специалистам Центра камня при Уральском горном университете необходимо внимательно присмотреться, изучить и оценить качество мрамора и известняка ЯНАО и найти возможность использовать их по достоинству.

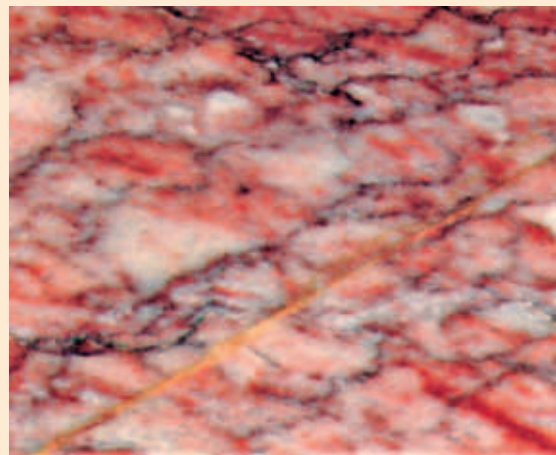
### Где на Урале встречаются мрамор и известняки

Наши Уральские горы издавна славились месторождениями мрамора и известняка! В настоящее время открыты и разведаны десятки месторождений самых разнообразных по своим декоративным качествам: рисунку, окраске, структуре и текстуре. Самые известные и давно разрабатываемые у нас, на Урале — родине самоцветов: *Уфалейское, Коелгинское, Мраморское, Айдырлинское, Першинское и Нижне-Тагильское месторождения.*

**Уфалейский** — это благородный мрамор, который отличается разнообразием оттенков: начиная от нежно-голубого и заканчивая темно-серым. Его особенность — яркие тонкие прожилки белого цвета. Необычный рисунок придает изделиям из этого камня уникальные и неповторимые черты. Уфалейский мрамор чаще всего применяется для монументальных изделий.

**Коелгинский мрамор** — по своим декоративным свойствам аналогичен итальянскому мрамору Бьянка-Карра. Цвет камня от серого с голубым отливом до белого, обладает средне- и мелкозернистой структурой. Легко полируется до зеркального блеска. Коелгинским мрамором облицована Академия наук, здание Министерства обороны, мемориальный комплекс на Поклонной горе, храм Христа Спасителя, Белый дом, знаменитая мечеть Кул-Шариф в Казани, Президентский дворец в Астане и огромное количество правительственных зданий. Только в Москве более 500 000 квадратных метров внешней облицовки зданий выполнены из коелгинского мрамора. Практически все станции столичного метро — это мрамор Коелги.

**Першинский мрамор** — добывается в Режевском районе, возле села Першинское. Разведка месторождения была произведена в 1972–1977 годах. По сравнению с другими уральскими месторождениями оно достаточно молодое. Разрабатывается в настоящее время. Першинский мрамор обладает интенсивно черным цветом с многочисленными белыми прожилками. Такой рисунок придает камню особую красоту. Благодаря своим декоративно-художественным качествам мрамор ак-



▲ Мраморизованный известняк с Янгана-Пэ

тивно используется для возведения монументальных скульптур, каминов, внутренней отделки и наружной облицовки зданий, изготовления лестниц, колонн, столешниц, создания изумительной красоты мозаик и панно.

Одно из старейших месторождений мрамора на Урале — **Мраморское**. Впервые выходы мраморного камня здесь были обнаружены старателями Степаном и Петром Бабиными в 1730 году. В 1738 году началась добыча мрамора и возникло поселение, первоначально получившее название Горнощитская мраморная ломка. Камень здесь добывали белый или светло-серый. Именно здесь выросли известные мастера по обработке мрамора: Никита Яковлев, Тимофей Зимин, Михаил Горяинов. Мастера-мраморщики участвовали в создании Палладиевого моста в Царском селе, Мраморного



мор и известняк займут достойное место среди всего многообразия минеральных богатств ЯНАО!

А в конце, по традиции, стихотворение русского поэта, которое можно рассматривать как программу по развитию мрамора и известняка ЯНАО.

*Недвижимый мрамор в пустыне глухой  
Лежал одиноко, обросший травой;  
Дожди в непогоду его обмывали  
Да вольные птицы на нем отдыхали.*

*Но кто-то художнику молвил о нем;  
Взглянул он на мрамор — и ярким огнем  
Блеснули его вдохновенные очи,  
И взял он его, и бессонные ночи*

*Над ним проводил он в своей мастерской,  
И камень под творческой ожил рукой.  
С тех пор в изумленье, с восторгом немым  
Толпа преклоняет колени пред ним.*

И.С. Никитин, 1849 год

▼ Мрамор Пайпудымского месторождения



▼ Карьер по добыче мраморизованного известняка на г. Янгано-Пэ



известняка используют для отделки и мостовых. Содержащий отпечатки древних животных этот камень пользуется успехом у декораторов и дизайнеров.

**Мрамор** — горная порода, образованная в результате метаморфизма известковых пород, главным образом известняка и доломита. Метафоризм — это процесс преобразования одних горных пород в другие под воздействием различных внутренних факторов. В частности, мрамор образовался в результате кристаллизации известковых пород под действием высокой температуры и давления. При этом химический состав породы не изменился — и известняк, и мрамор имеют одинаковую химическую формулу —  $\text{CaCO}_3$ .

Мрамор является одним из лучших строительных отделочных материалов. Легкость обработки, мягкость, разнообразная цветовая гамма позволяет широко использовать его для художественного оформления интерьеров архитектурных сооружений, предметов декора.

**Мраморизованные известняки** — это переходная форма преобразования известняка в мрамор при действии на породу высокой температуры и давления.

дворца в Санкт-Петербурге и других крупных сооружений того времени. Мраморные изделия уральской работы высоко оценивались крупнейшими архитекторами России.

С полным основанием мы можем считать Урал родиной русской промышленной обработки мрамора, подчинённой потребностям отечественной архитектуры, созданию монументально-декоративных произведений. Именно эти черты с первых шагов определили особенности уральского мраморного производства, в отличие от других районов камнерезного искусства России. Я уверена, что ЯНАО продолжит славные традиции уральских мастеров, поменяет свои взгляды на эти замечательные камни.

В заключение автор выражает надежду, что в ближайшее время мы узнаем об использовании мрамора и известняка ЯНАО при создании известных или монументальных изделий как в России, так и за её пределами. Мра-

# «Берестяные избавители»

(Медвежий праздник)



▲ Берестяная маска



«Праздник Медведя» — один из самых значимых и почитаемых издревле праздников обских угров (ханты и манси). Это сакральное народно-сценическое действо, где всё имеет особое значение. Обычно праздник проводят в доме, хозяин которого сам добыл лесного зверя. Медведя заносят в дом особым образом, и начинается обрядовая часть праздника масок, имеющая этическое преобразующее значение для этноса.

Кульминационным моментом этого медвежьего праздника считается появление «берестяных масок», ломающих строгий регламент действия, превращая его в балаган юмора, забавы и удали... И некому не скрыться от насмешек этих «масок», достаётся даже зверю. Вот, вбегают две маски:

— Что делаете?

— Медведя играем.  
— Медведя? Это бог что ли ваш?  
— Бог, бог.  
— Von что, а у меня вот бог (вынимает бумажную кутюру и прилепляет на окно). Я ему молиться буду...

«Медвежий праздник» («Медвежьё игрища», «Медвежьё игры», «Медвежьё пляски» и т.д.) — традиционный

и наиболее яркий ритуал обских угров (ханты и манси), сформировавшийся в глубокой древности, сумевший сохраниться с древности, фактически до наших дней. Среди персонажей этого явления — народного драматического искусства по форме и публичного праздника по содержанию — интересны «берестяные маски» (манс. «сас нелуп утыт»). Эти маски нигде более в культуре обских угров не встречаются — ни в повседневной жизни, ни в обрядах.

Общезвестен высокий статус образа медведя в угорском обществе, это отражено и в фольклоре, и в изобразительном искусстве, и в прагматике ритуалов. Причём это явление не осталось только фактом этнической истории хантов и манси, а остаётся реалией сегодняшнего дня. Указанный статус, в первую очередь, подчёркнут фактом прямого родства медведей с самим мифическим обско-угорским демиургом (в этом образе появился сын Нуми

# Маски» — от пороков обских угров)

ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ  
АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ



▲ Заносят медведя в чум



**Никита Партанов**

Родился в 1960 году в ХМАО-Югра. В 1994 году поступил в Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена (г. Санкт-Петербург). Получил высшее образование учителя культурологии и истории. В настоящее время работает лектором-экскурсоводом в Этнографическом музее под открытым небом «Торум Маа». Публикуется в различных изданиях. Член Союза журналистов с 1996 г.

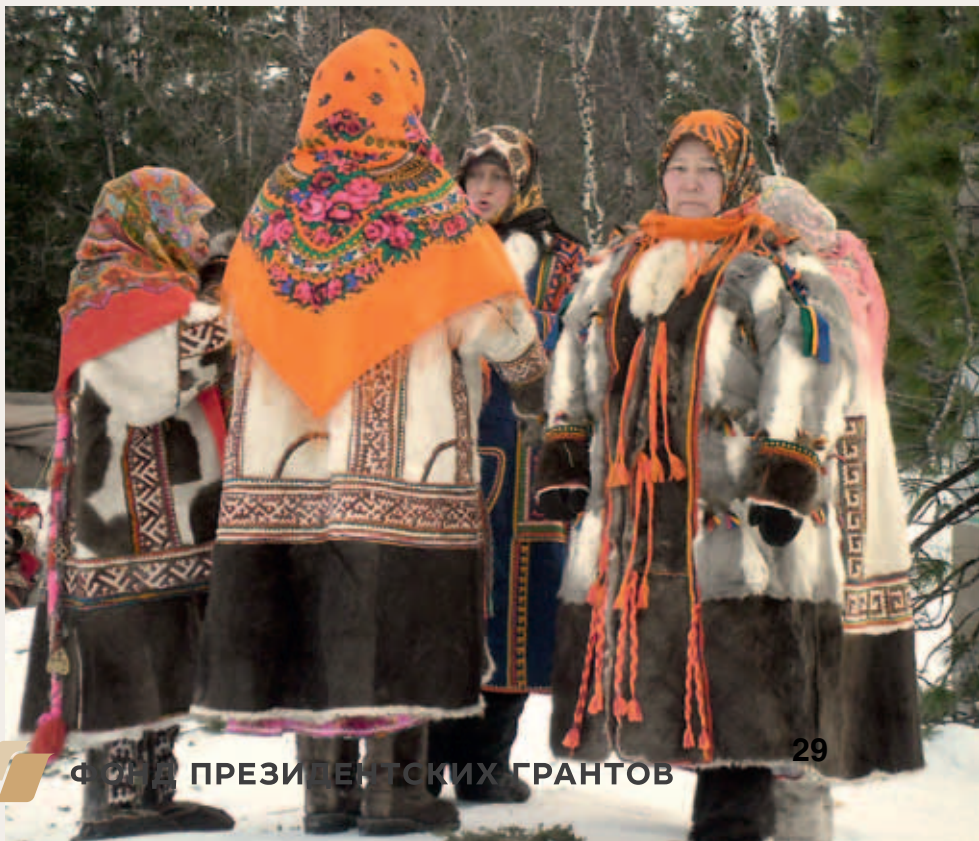
◀ Хозяин праздника, который добыл медведя

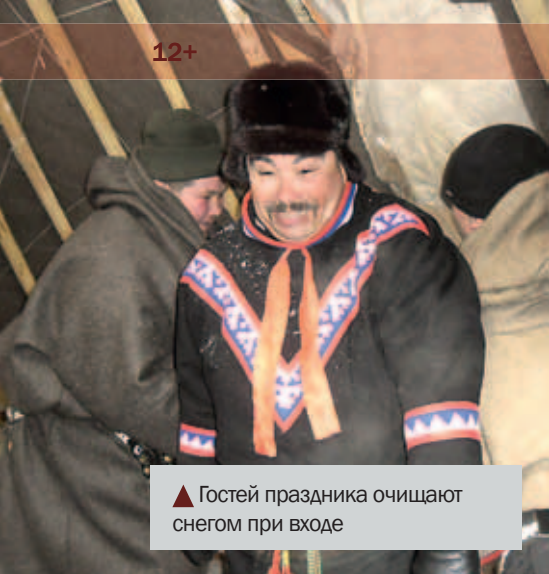
▼ Женщины в национальных нарядах

Торума). Поэтому охотники всегда воспринимали охоту на медведя как провинность перед богом. «Праздник медведя» является способом искупления этой вины (Карьялайнен, 1996. С. 38). Это основная идея ритуала праздника, но она не является единственной.

По сути дела, семантически насыщенный ритуал приобрёл форму народного праздника. Между тем, ещё одной важной функцией Медвежьего праздника является регулирование общественной нравственности — самого «здоровья» угорского общества. В любой народности всегда существовал механизм выявления симптомов социальных «болезней» и имела процедура их лечения, спасающая от стадии общественного конфликта или кризиса.

Механизмом излечения социума и стал Медвежий праздник, включающий его важнейшие части — игровые сценки, пантомимы, интермедии (манс. тулыглап) «берестяных масок». В них в юмористической, а иногда





▲ Гостей праздника очищают снегом при входе



▲ Интермедии праздника

и в резко сатирической форме представляются разнообразные общественные пороки — хвастовство, пьянство, неряшливость, лень... Постоянной темой разыгрываемых сцен является кража дичи и рыбы из чужих силков и заповоров. Некоторые сценки и розыгрыши направлены на регулирование семейной жизни (Карьялайнен, С. 160).

Прямое указание на объект сатиры или даже иносказательность и намёк, которые в небольших социумах невозможно завуалировать, чреваты межличностными конфликтами. Меж тем именно отсутствие внутренних противоречий является, как известно, важнейшим условием существования социума, будь последний представлен хоть отдельной семьёй, хоть родом, хоть общиной хантыйских юрт или мансийского пауля.

В таких случаях именно обезличенность становится одновременно и необходимым условием общественного представления, и гарантией избегания межличностного конфликта. Ведь лицо — это квинтэссенция личности. Далеко не случайно русские придумали поговорку «Лицо — зеркало души», а манси — «Вильт тал ут» («Без лица этот») или «Сэмыл вильтуп ут» («С чёрным лицом этот») в адрес бессовестного человека. Так что появление масок на Медвежьем празднике было обусловлено прагматикой ритуала. Маска снимает личностные качества её обладателя и наделяет последнего статусом неприкосновенности — в игре участвует уже не человек, а некий персонаж, которому позволено гораздо больше, чем конкретному смертному.

При этом для утраты личностных качеств мужчинам, участвующим в представлении, достаточно лишь надеть маску. Одежда используется самая обычная: суконный гусь с кашпо-

шоном и верёвочной опояской, на руках — рукавицы, на ногах — длинные мужские кисы. Поскольку пантомимы могут быть протяжёнными по времени и актёрам-участникам становится жарко, вместо гусей надевают и лёгкие малицы. Во время действия «берестяные маски», как правило, держат в руках посохи.

«Берестяные маски» никого конкретно не обвиняют и ни на кого не указывают, поскольку на празднике все равны — участники являются зрителями и актёрами одновременно. Однако «сценарий и режиссура» представления настолько продуманны, что всем всё ясно без слов. Кроме того, юмористическая форма подачи социально актуальных проблем задаёт формат общения. Поэтому прототип героя — объекта сатиры, находясь среди участников праздника, не может выйти за этот формат и вынужден реагировать на критику смехом. Такой смех, который иногда бывает и «смехом сквозь слёзы», минимально социально опасен и максимально эффективен для снятия противоречий в обществе, его морального оздоровления.

При этом темы таких представлений не ограничиваются только внутренними проблемами угорских коллективов, хотя таковые и доминируют.

Всегда учитывается состав участников (поэтому, кстати говоря, в представлениях так много импровизации). И при возможности на общественное обозрение выносятся и более глобальные проблемы, касающиеся уже крупных социальных образований, а то и всего этноса в целом. К.Ф. Карьялайнен еще век с лишком назад писал, что среди тем представлений на медвежьих праздниках присутствует критика перекосов официальной духовной и политической сферы (Карьялайнен, 1996. С. 159).

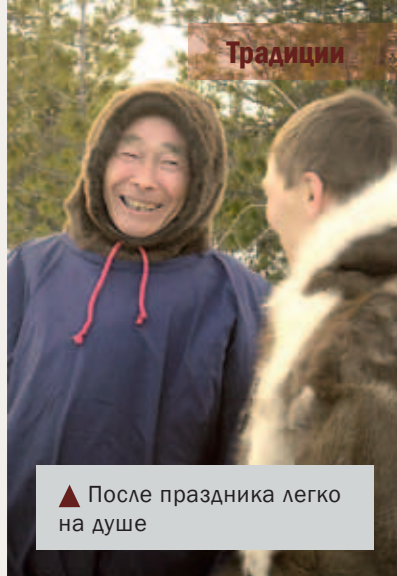
Последнее, к слову сказать, произошло и в наши дни. На один из современных медвежьих праздников был приглашён (случайно или намеренно, неизвестно) один из крупных чиновников по работе с коренными народами Севера Ханты-Мансийского автономного округа — Югры. И его же представили в одной из юмористических пантомим: идёт он, бедогага, с большим мешком денег на горбушке; нести не может, а бросить или отдать другим не хочет; вот так в муках и движется неизвестно куда и для чего; как говорится, «ни себе ни людям». В такой, казалось бы, лёгкой игровой форме была не только общественно обнажена, но и «адресно доставлена» важная проблема целевого и грамотного распределения бюджетных средств на под-



Уральский следопыт, апрель 2020



▲ Танец богатырей



▲ После праздника легко на душе

Традиции

12+

жи без лица и имени, но их общественная роль неизмеримо выше, чем у многих социально статусных персонажей обско-угорского общества. Собственно говоря, с их помощью это общество своевременно и эффективно саморегулируется. И в прошлом, и теперь. Более того, в сложном механизме современного общественного устройства, когда пространство между гражданским обществом и властью раздвинулось до немыслимых расстояний, когда современные средства коммуникации уже перестают быть транслятором идей из низов наверх, социальная роль «берестяных масок» опять оказалась востребованной. «Медвежий праздник», как одно из наиболее эффектных и массовых явлений традиционной обскоугорской культуры, получают всё большее и большее распространение в современной культуре Югры и Ямала. Редко какое значимое общественное событие в регионе не включает сегодня в свой сценарий полностью или хотя бы фрагментарно Медвежий праздник. И «берестяные маски» — уже на фестивальных площадях и концертных площадках — продолжают отстаивать интересы своего общества, бороться за его моральное здоровье и социальное благополучие. **УК**

держку коренных малочисленных народов Севера, о которых люди в таёжной и тундровой глубинке слышат, да не всегда видят. Чиновник, конечно же, узнал себя и смеялся вместе со всеми участниками праздника. А что ему ещё оставалось делать? Сначала посмеяться, а потом подумать.

Да что там «сильные мира сего»? Для «берестяных масок» не существует запретных тем и закрытых фигур. Они могут шутить и надсмехаться даже над главной персоной праздника — медведем, то есть позволяют себе то, что хан-

ту или манси в его человеческом облике нельзя делать ни при каких обстоятельствах. На общественный смех нельзя обижаться — он очищает от пороков, оздоравливает общество, снимает противоречия. А вызывают этот смех «берестяные маски». Они самые свободные и правдивые, они активные и остроумные. Их любят, их шутки воспринимаются как руководство к самокритике и «работе над собой». И, одновременно, их боятся — кому хочется быть предметом общественного осмеяния?.. «Берестяные маски» — персона-



Уральский государственный лесотехнический университет, ФГБОУ ВО

Лицензия серия 90Л01 номер 0009433.

### 1. Дистанционные занятия по подготовке к ЕГЭ (заочно).

Стоимость обучения 2000 рублей в месяц за один предмет. Занятия проводятся в режиме вебинаров. Продолжительность 1 занятия 90 минут. Дистанционные занятия проводятся 1 раз в неделю (теория и практика) в режиме онлайн. Одно занятие в месяц проводится очно (по желанию обучающихся, в выходной день, расписание согласуется). Предоставляются конспекты занятий в электронном виде, проводится проверка выданных домашних заданий с оценкой результата. Наполняемость группы до 25 человек. Для каждой группы создается закрытая группа VK.

### 2. Вебинары по подготовке к ЕГЭ (заочно).

Стоимость обучения 2000 рублей в месяц за один предмет. Занятия проводятся 2 раза в неделю. Первое занятие (теория) проходит дистанционно в режиме вебинара онлайн продолжительностью 60 минут, второе занятие (практика) в режиме вебинара - продолжительностью 90 минут. Предоставляются конспекты занятий в электронном виде, проводится проверка выданных домашних заданий с оценкой результата. Для каждой группы создается закрытая группа VK.

### 3. Очные курсы по подготовке к ЕГЭ.

Стоимость обучения 4500 рублей в месяц за один предмет. Занятия проводятся в режиме вебинара 2 раза в неделю. Одно занятие в неделю продолжительностью 60 минут проходит дистанционно в режиме вебинара, одно занятие продолжительностью 90 минут проводится очно в компьютерном классе. Предоставляются конспекты занятий в электронном виде, проводится проверка выданных домашних заданий с оценкой результата. Для каждой группы создается закрытая группа VK.

### 4. Подготовка к внутренним вступительным экзаменам (не ЕГЭ) заочно.

Стоимость обучения 2000 рублей в месяц за один предмет. Занятия проводятся 2 раза в неделю. Первое занятие (теория) проходит дистанционно в режиме вебинара продолжительностью 60 минут, второе занятие (практика) продолжительностью 90 минут. Проводится проверка выданных домашних заданий с оценкой результата. Для каждой группы создается закрытая группа VK.

### 5. Подготовка к внутренним вступительным экзаменам (не ЕГЭ) очно.

Стоимость обучения 2500 рублей в месяц за один предмет. Занятия проводятся 2 раза в неделю. Первое занятие (теория) проходит дистанционно в режиме вебинара продолжительностью 60 минут, второе занятие (практика) проводится очно продолжительностью 90 минут. Проводится проверка выданных домашних заданий с оценкой результата. Для каждой группы создается закрытая группа VK.

Запись по телефону  
**+7 (343) 254-63-06**

либо по электронной почте  
**pkusfeu@yandex.ru**

# Первый лётчик в небе Арктики

## Ян Нагурский, история подвига

Первым полярным лётчиком стал наш соотечественник, поляк по национальности, Ян Иосифович Нагурский. Его полёты в 1914 г. почти на десять лет опередили следующее появление самолётов в Арктике.

Вместе с другим русским лётчиком П. В. Евсюковым его привлекли к спасению трех отечественных арктических экспедиций — В. А. Русанова, Г. Л. Брусилова и Г. Я. Седова, пропавших в полярных широтах после 1912–1913 гг.



**Николай Вехов**

Кандидат биологических наук. Занимается исследованиями в области истории и культуры Русского Севера, русских путешествий и путешественников. Участник многочисленных экспедиций. Автор более 600 научных и научно-популярных работ. Давний автор «Уральского следопыта». Живет в Москве.

**НЕНЕЦКИЙ  
АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ**



Фото предоставлены автором

Полёты Нагурского на авиэтке, весившей всего 450 кг, с мощностью двигателя в 80 л/с над ледовитым Баренцевым морем, «вслепую», без знаний метеоусловий, без радиостанции, был настоящим человеческим подвигом.

В 1930-х годах, когда у нас в стране началось широко масштабное освоение Севера и Сибири, зародилась такая отрасль народного хозяйства, как полярная авиация. За прошедшие с того времени десятилетия сформировалась стройная система трасс пассажирских авиалиний, связавших крупные области центра страны и столицу России с глухими посёлками, куда невозможно добраться иначе, как на самолёте или вертолёте. Авиация прочно заняла свое место основного транспортного средства в перевозке грузов в труднодоступные районы. Окрашенные в оранжевый цвет самолёты и вертолёты, а именно этим отличалась полярная авиация от обычной, гражданской, обслуживали геологические и научные экспедиции, оленеводов, лесозаготовителей, рыбаков, доставляли в экстремальных ситуациях медиков, развозили почту, тушили пожары, проводили промышленную разведку и осуществляли проводку судов во льдах.

Первым полярным лётчиком стал наш соотечественник, поляк по нацио-

нальности, Ян Иосифович Нагурский. Его полёты в 1914 г. почти на десять лет опередили следующее появление самолётов в Арктике. Полёты Нагурского на авиэтке, весившей всего 450 кг, с мощностью двигателя в 80 л/с и скоростью чуть более 90 км/ч, когда любой порыв ветра грозил свалить машину в ледовитое Баренцево море или на ледник Новой Земли, в тумане, «вслепую», без знаний метеоусловий на трассе, без радиостанции были настоящим человеческим подвигом. Учсть ещё надо, что и обмундирование лётчиков не было «климатическим»: они летали в обычной летной форме, а кабины для воздухоплатателей вообще отсутствовали.

Вместе с другим русским, гражданским лётчиком П. В. Евсюковым в 1914 г. его привлекли к спасению трех отечественных экспедиций в Арктику — В. А. Русанова, Г. Л. Брусилова и Г. Я. Седова, отправившихся в полярные широты в 1912 г., пропавших позднее в высоких широтах. Привлечение молодого военного лётчика Ян Нагурский к спасательным работам было инициативой начальника Главного Гидрографического управления М. Е. Жданко, хотя среди командного состава Управления с недоверием относились к привлечению отечественных авиаторов и самолётов. Российское ави-





◀ Так сурово и неуютно выглядят берега Новой Земли, над которыми летал Ян Нагурский. Фото Сергея Гусева



▲ Ян Нагурский (второй слева) на борту парохода «Печора», возвращающегося в сентябре 1914 г. с Новой Земли на материк

астроение, которое делало первые шаги и приступило к выпуску крупнейших в мире на тот период самолётов типа «Русский Витязь» и «Илья Муромец». Решено было закупить самые лучшие самолёты иностранного производства. И Яна Нагурского командировали во Францию, где на заводах фирмы «Фарман» собирались одни из самых

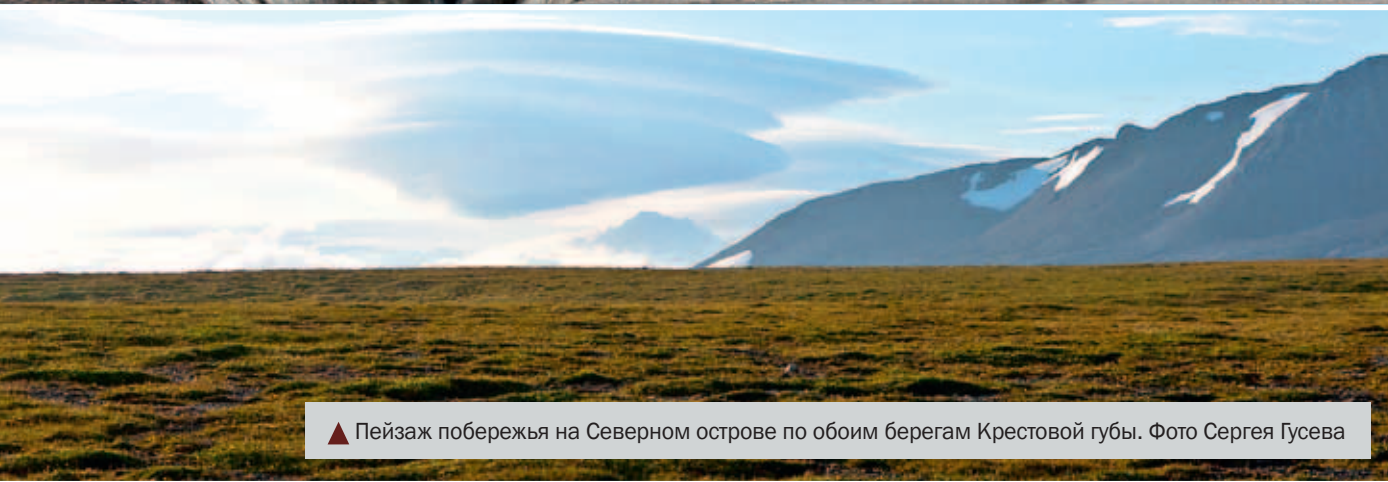
надёжных по тому времени самолёты; они оснащались моторами тоже не менее знаменитой фирмы «Рено». Месяц провёл Нагурский в цехах заводов, непосредственно наблюдая за сборкой своей машины. За это время будущий полярный лётчик получил много ценных советов от рабочих и инженеров о работе моторов в различных условиях эксплуатации, по ремонту авиационного оборудования. В результате, выбранный Нагурским «Морис-Фарман» был снабжен 80-сильным мотором «Рено». В Европе русский лётчик совершил 18 тренировочных полётов на фран-

цузской технике, прежде чем освоиться с новой машиной. Кроме того, Ян контролировал сборку и второго самолёта фирмы «Фарман» — «Генри-Фарман». Этот самолёт предназначался для лётчика П. В. Евсюкова, которому предписывались поиски пропавших русских экспедиций в Восточной Арктике. 9 июня 1914 г., во время пребывания Яна Нагурского в Париже, его перевели из пограничной стражи в Морское министерство с зачислением поручиком по Адмиралтейству, во 2-й флотский экипаж. По прибытии на новое место службы он был откомандирован в распоряжение Главного морского штаба.

Оба самолёта в разобранном виде были доставлены в Норвегию, где их погрузили на палубы двух поисковых судов норвежской постройки, арендованных российским правительством для будущих спасательных экспедиций, — «Герты» и «Эклипса». 30 июня 1914 г. «Герта» с «Морисом-Фарманом» на борту, в сопровождении Я. И. Нагурского и механика Е. В. Кузнецова, и «Эклипс» с «Генри-Фарманом» и Александровым отошли от причалов порта норвежской столицы Христиании (Осло) и взяли курс на Александровск-на-Мурмане. Их провожало почти всё пятисоттысячное население города. Норвежцы были охвачены близкой сенсацией; ведь самолёт впервые направлялся в Аркти-



◀ Модель самолёта «Морис-Фарман» в Canada Aviation Museum



▲ Пейзаж побережья на Северном острове по обоим берегам Крестовой губы. Фото Сергея Гусева

ку! На каждом из судов ящики с разобранными самолётами загромождали всё свободное пространство на палубах, что вызывало законное неудовольствие капитанов и приносило им дополнительные хлопоты, особенно во время сильной качки. 19 июля «Герта» прибыла в Александровска-на-Мурмане, а 20 — ящики с самолётом Нагурского уже перегрузили на другое, вспомогательное судно этой поисковой экспедиции, на «Печору».

31 июля «Печора» с самолётом Нагурского отбыла на Новую Землю; она отправлялась искать пропавшую экспедицию Г.Я. Седова. А «Генри-Фарман» на «Эклипсе» транспортировался в арктические районы Сибири.

3 августа в 9 часов вечера «Печора» была у берегов Новой Земли; судно вошло в губу Крестовую на запад-

ном побережье Северного острова. Яну Нагурскому и сопровождающему его технику-мотористу, матросу I статьи Е.В. Кузнецову предстояло сгрузить 9 ящиков с разобраным самолётом на заваленный камнями высокий берег у становища Ольгинского.

Оставшись на пустынном берегу Новой Земли, авиаторы приступили к постройке себе временного жилища: из крупных ящиков сделали подобие избушки, сверху покрыв её брезентом. Из меньших ящиков сделали буфет, стол, табуретки. Спали в спальных мешках на резиновых надувных матрацах. Нашли относительно ровную, без камней площадку для взлёта самолёта, соорудили козлы для сборки крыльев и хвоста гидроплана. На деревянных брусках козел сделали соответствующие вырезы для установки деталей.

Сборка самолёта с перерывами продолжалась более 14 часов и 7 августа в полночь она была завершена. Но с суши гидросамолёт не мог подняться в воздух, и тогда Нагурский с Кузнецовым соорудили из брёвен скат и осторожно спустили авиалодку на воду. Ян Иосифович проверил моторы и на воде, сделав пробный получасовой полёт над морской бухтой. Авиатором предстояло решить сложнейшую математическую задачу: «Фарман» поднимал около 350 кг, тогда что же брать с собой в путь? Взяли самое необходимое — винтовки, одежду, продовольствие; многое оставили на месте сборки самолёта.

Из губы Крестовой 8 августа 1914 г. в 4 часа 30 минут утра Я.И. Нагурский и Е.В. Кузнецов полетели на север, вдоль западного побережья Новой Земли. Полёт проходил в основном





▲ Так выглядит поверхность ледникового покрова Новой Земли, над которым летал Ян Нагурский. Фото Сергея Гусева

на высоте 800–1000 м, выше 1500 м они не поднимались. Температура воздуха за бортом была около  $-15^{\circ}$  С. Я. И. Нагурский первым в истории человечества поднял машину в небо Арктики. Он был поражён и одновременно очарован открывавшейся под крылом самолёта панорамой. Вот как он описал свои ощущения от первого полёта в 50-х годах XX столетия в своей автобиографической книге. *«Мы летели к северу вдоль западного побережья Новой Земли. Тяжело гружённый самолёт с трудом поднялся надо льдами, но затем стал быстро набирать высоту; перед нами открывались все более красивые виды. Направо находился остров с грядами островерхих хребтов и спускавшимися по ним ледниками, налево — белый океан, на котором кое-где виднелись тёмные пятна открытой воды. Ледяными верхушками сверкали живописные, фантастических форм айсберги. Они были расположены то ровными рядами, то беспорядочно разбросаны; по форме одни напоминали стройные обелиски или призмы; другие — странного вида коряги. Все они искрились, как бы обсыпанные миллионами бриллиантов, в лучах незаходящего солнца. Сознание, что я первый человек, поднявшийся на самолёте в этом суровом краю вечной зимы, наполняло радостью и беспокойством, мешало сосредоточиться».* Но беспокойство и неуверенность скоро прошли, и Нагурский освоился в небе Арктики. Время первого полёта человека в небе Арктике заняло 4 часа 20 минут, а его протяженность составила 450 вёрст.

В полчаса лёта от острова Панкратьев «Морис-Фарман» попал в сильную бурю: видимость была очень низкой, пилот сбился с курса, отклоняя машину в сторону моря. Положив самолёт на правое крыло, Ян Нагурский направил свою машину на восток, а че-

рез 30 минут показался остров Панкратьев. Облетев участок западного берега до островов Баренца, лётчик из-за тумана не смог посадить свою летающую лодку на воду и направил самолёт на юг, в направлении губы Крестовой. На мысе Борисова, у входа в губу Машигина, Нагурский пошёл на снижение и стал выбирать подходящую площадку для посадки, посадил самолёт на воду. Здесь авиаторы решили подождать и дожидаться подхода вспомогательного судна экспедиции «Андромедь»: нужно было заправиться маслом и бензином. Ждать пришлось 18 часов. Самолёт стоял на льду и примёрз поплавок к льдине, вдобавок его занесло слоем снега. А тут, как назло, заболел техник Е. В. Кузнецов: простудился, и у него поднялась температура до  $39^{\circ}$ . Сказывались отсутствие климатической одежды, соответствующего Северу обмундирования и то, что оба авиатора были «южанами» — Кузнецов служил на Черноморском флоте, а Нагурский летал над Балтикой и её побережьем.

9 августа в 4 часа 30 минут авиаторы полетели дальше вдоль берега Новой Земли — в район Горбовых островов и Архангельской губы. С высоты около 1000 м было хорошо видно, что сама Архангельская губа и проливы между островами Берха, Личутиным и Заячьим забиты льдом. Информация о ледовой обстановке в этой части Новой Земли нужна была капитану «Андромедь»; ведь ему поручили устроить продовольственный склад на Заячьем острове для пропавших морских экспедиций, вышедших в плавание в 1912 г.

Нагурский вместе с больным Кузнецовым решили продолжить полетное задание; надо было обследовать остров Панкратьева и возможность его использования для базового лагеря, с тем, чтобы уже отсюда осуществлять полёты вдоль восточного берега Новой Земли и в сторону Земли Франца-Иосифа. При облёте острова Нагурский сверху увидел небольшую избушку; домик стоял на берегу моря, среди обломков скал. В 6 часов 15 минут, посадив самолёт на припайный лёд, вдвоём с механиком они полчала поднимались по крутому склону от моря к избушке. С колотящимся сердцем и дрожью в руках осторожно отворили дверь; по середине стоял стол, вдоль стен — нехитрые нары. На столе Нагурский увидел металлическую трубу, составленную из пустых консервных банок. Ян открыл её и обнаружил бумаги экспедиции Г. Я. Седова. Это был рапорт в Морское министерство. В нём начальник экспедиции к Северному полюсу

▼ Побережье Новой Земли близ мыса Желания, которого во время одного из полётов достиг Ян Нагурский. Фото Ивана Мизина





◀ Самолёт «Морис-Фарман»  
в Canada Aviation Museum

курс на север, к мысу Нассау. Набрал высоту 500 метров, он услышал зловещий стук в моторе и сразу догадался, что случилась поломка. Спланировав на воду, самолёт был взят на буксир высланными с судна шлюпками. После разборки мотора оказалось, что шатун третьего цилиндра сломан у самой головки, а главный вал был погнут. По заключению лётчика, которое было отражено и в его последующем рапорте, всё это произошло по вине завода, где строили гидроплан.

Более двух недель продолжался ремонт самолёта. И вот 30 августа Нагурский наметил ещё один маршрут, теперь уже на север и восток Новой Земли, мимо Русской Гавани, к мысу Желания и на Карское побережье. Почему-то этот полёт не нашел отражения ни в его рапорте, ни заинтересовал тех исследователей, кто изучал начало полярной авиации в России. Позже выяснилось, что в своё время при подготовке в печать текст рапорта был подкорректирован начальником Главного гидрографического управления М.Е. Жданко. И правду мы узнаём лишь из записей Яна Нагурского. Во время этого полёта, он после района Русской Гавани продолжил трассу, повернув отсюда самолёт на восток, над ледниками пересёк Северный остров архипелага в самой широкой его части, достигающей почти 100 км, и оказался на Карском побережье. На восточной стороне Новой Земли Нагурский решил облететь побережье в направлении Маточкина

сообщал, что из-за сложнейших ледовых условий в 1912 г. он не смог на своём судне «Святой мученик Фока» пройти к Земле Франца-Иосифа. Из записки было ясно, что, оставив судно в 15 км к югу от острова Панкратьев, Седов и часть экипажа перешли в избушку на зимовку, а другие — остались на корабле, следить за его сохранностью. Здесь же был приложен и дневник экспедиции. Так удалось найти хотя бы начальные следы одной из трёх пропавших экспедиций.

Воздухоплаватели решили остаться в избушке, но их самолёт находился в 3 км, в бухте. Такая удалённость самолёта, ветер и непредсказуемые метеословия на Новой Земле всё время беспокоили Нагурского. Ежесекундно могла возникнуть угроза для сохранности самолёта. Всё же им пришлось покинуть единственное человеческое жильё в этом краю Новой Земли и перейти на берег моря, где из кусков льда ими была сооружена хижина по типу эскимосских иглу.

12 августа Ян Нагурский наметил маршрут второго полёта — теперь уже в сторону Земли Франца-Иосифа, взяв курс на северный остров Земли Франца-Иосифа — на остров Рудольфа. Вылетел в 4 часа 20 минут утра, при свежем западном ветре. Как и первый длительный полёт, второй проходил на высоте до 1500 м, при температуре  $-15^{\circ}$ , в сложнейших условиях. Из-за болезни механика лётчик полетел один (!), по пути Нагурский попал в полосу тумана и корпус самолёта стал быстро обмерзать. Вдобавок крылья и связующие подвижные части машины тросы, очки и одежда покрылись инеем. Внизу — сплошные ледяные поля из торосов. В такой обстановке Ян Нагурский около двух часов держал самолёт курсом на норд-норд-вест. Это было пределом дальности полёта в одну сторону. Повернув обратно, Нагурский облетел полуостров Липке и через 40 минут сел у острова Панкратьев.

В 9 часов вечера этого же дня Нагурский совершил ещё один вылет, взяв

◀ Один из входных мысов в Крестовую губу. Акватория Баренцева моря, куда был доставлен самолёт Я. Нагурского. Фото Сергея Гусева



Шара, ориентируясь на долину замершей реки. Не имея подробной карты, лётчику, однако, не удалось выяснить, каких именно точных географических пунктов он достиг.

31 августа капитан «Андромеды» Поспелов принял решение прекратить дальнейшие поисковые работы: начавшаяся Первая мировая война прервала экспедицию, и лётчик Нагурский вместе с механиком откомандировывались в Санкт-Петербург. Последний перелёт «Морис-Фармана» на архипелаге начался в 1 час 15 минут дня. На обратном пути в Крестовую губу, лётчик сбился с маршрута, углубился в сторону суши: под крылом авиетки голубел и зеленел лед покровного щита Новой Земли. До Крестовой губы Нагурский летел 3 часа 15 минут. С высоты было видно, что на рейде стоит пароход «Печора». Через 1,5 суток подошла «Андромеда». Сделав ещё два непродолжительных полёта над губой, по распоряжению капитана 2-го ранга Синицина, капитана «Печоры», Нагурский и Кузнецов приступили к разборке гидроплана.

С Новой Земли «Печора» в начале сентября возвратилась в Архангельск, откуда Ян Нагурский отправился в Санкт-Петербург. В столице лётчик рапортом в Главное Гидрографическое управление отчитался о проведённых на Новой Земле полетах. В 1915–1916 гг. в журналах «Воздухоплавание» и «Записки по гидрографии» уже появились публикации, где подробно описаны

▲ Орден Св. Анны IV степени «За храбрость»

полёты Нагурского и анализировалось применение авиации при исследованиях на Севере, особенно подчеркивалась перспектива этого направления воздухоплавания. С объемной брошюрой по этим вопросам выступил и сам начальник Главного Гидрографического управления М.Е. Жданко, один из последовательных сторонников применения самолётов в Арктике. Но начавшаяся летом 1914 г. Первая мировая война на два десятилетия отодвинула реализацию идеи авиационного освоения региона. Нагурский уже никогда не возвращался в Арктику. Позже его опыт подробно изучали и в России, и за рубежом, когда приарктические государства приступили к организации авиатранспортного освоения Севера.

Ян Нагурский после возвращения из Арктики приказом Главнокомандующего 6-й армии от 20 мая 1915 г. был произведён в штабс-капитаны, а 6 июля переведён во флот в чине лейтенанта с зачислением в береговой состав. Теперь по долгу службы он стал испытывать гидросамолёты. Однажды, взлетев с пассажиром и полной боевой нагрузкой, Нагурский сделал подряд две петли своего бывшего сослуживца по лётным занятиям в аэроклубе Нестерова, доказав тем самым, что высший пилотаж применим в боевых действиях даже на тяжело гружённом гидросамолёте.

В послужном списке Нагурского отмечено, что 9 августа 1917 г. его зачислили в управление морской авиации и воздухоплавания. Лётная часть, где служил Нагурский, базировалась в Килькоу на острове Эзелъ. Отсюда лётчик отправлялся на патрулирование морских рубежей, вёл воздушные бои во время «охоты» за немецкими транспортом, перевозившими железную руду из Швеции. Во время одного из таких боёв с противником в 1917 г. над водами Рижского залива гидросамолёт Нагурского был подбит, но вместе с механиком ему удалось выпрыгнуть и провести два часа в спасательных поясах в воде, пока проходившая случайно мимо русская подводная лодка не подобрала их. О том, что лётчика подбили, знали почти все сослуживцы Нагурского, а вот о последовавшем затем счастливым спасении воздухоплавателей известно немногим. Поэтому и утвердилось мнение, что Нагурский погиб в 1917 г. Кстати, уже в конце 1950-х годов в предисловии к своей автобиографической книге бывший русский полярный лётчик писал: «Я жив, однако!».

Россия достойно оценила заслуги своего первого полярного аса. За арктическую эпопею, усердную службу и участие в боях Первой мировой войны в сентябре 1915 г. Нагурский был награждён орденом Святой Анны 4-й степени с надписью «За храбрость», в октябре — орденом святого Владимира с мечами и бантом, а позже — орденом Святого Станислава 2-й степени. **VC**

▼ Могила полярного лётчика Яна Нагурского в Варшаве



# Линия на карте: дорога на Иовское плато

Фотографии Ирины Лобановой



**Многие стремятся оставить свой след на земле. Иногда этот след, выдержав масштабное уменьшение в тысячи раз, ложится на карту линией или точкой. На картах Свердловской области появилась новая линия — технологическая автодорога горнодобывающего предприятия. Дорога на Иовское плато. Она ведёт туда, откуда рукой подать до Конжаковского Камня, самой высокой вершины Свердловской области.**

На всём Урале на обычном автомобиле только по этой дороге можно подняться до высоты 1100 метров и оказаться в зоне горной тундры и каменных пустынь. Теперь каждый лобопытный человек получил возможность побывать в «сердце» Уральских гор. Совсем недавно этот путь, протяжённостью не менее 15 километров, занимал

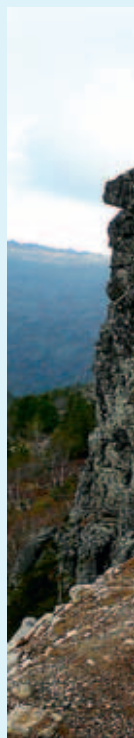
весь световой день и часто был непреодолим, если группа сбивалась с тропы, натыкалась на полосу лесного завала или снежную целину.

Перспектива строительства дороги и карьера на Иовском плато взволновала туристов, особенно тех, кто прокладывал свои маршруты к вершинам в 60–80 годы прошлого века. Это волне-

ние было связано не только с заботой о сохранении заповедного уголка природы. Получалось, что любой человек без мечты и физических усилий может прикоснуться к «нашим местам». Здравый смысл не позволил этому волнению перерасти в действия.

Обычно горнодобывающие предприятия не пускают посторонних на свою территорию, но «Дунитовой» дорогой (ей уже придумали название) пока может воспользоваться любой желающий. Десятки и сотни людей появляются ежедневно на этой дороге. Многие из них понятия не имеют об окружающем мире, довольствуются беглым осмотром окрестностей или, в лучшем случае, пытаются что-нибудь выяснить друг у друга. Сложилась странная ситуация — самый посещаемый природный туристический объект области просто фантастически не обустроен.

Дунитовая дорога начинается на 40 км шоссе Карпинск — Кытлым (точка 0). Она имеет длину 16,8 км и поднимается вверх на 840 м.

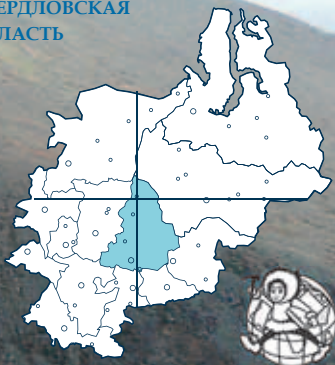




**Александр Пудовкин**

Преподаватель Исовского геологоразведочного техникума, г. Нижняя Тура.

СВЕРДЛОВСКАЯ  
ОБЛАСТЬ



## Историческая справка

Дорогу на Иовский перевал построило предприятие Дуниты северного Урала. Руководитель предприятия Николай Венедиктович Кузьмин всю свою жизнь занимается разработкой полезных ископаемых и строительством автодорог на Северном Урале. Он согласился дать нам небольшое интервью.

«Впервые про дуниты я узнал в 1983 году, когда на Иовское плато вертолётами стали забрасывать оборудование для разведки. Чтобы побывать на месторождении, пришлось нанять грузчиком на один рейс вертолёт. Потом случилось побывать на Свердловском заводе огнеупоров и своими глазами увидеть продукцию, которую можно сделать из дунита.

После завершения геологоразведочных работ документацию передали Богдановичскому заводу огнеупоров. Они полетали, посмотрели. Как туда добираться? И всё заглохло на долгие годы. А меня идея разработки месторождения взволновала. Месторождение отличное. Разбурено только 80 метров, а запасы — 152 млн. тонн. Куда больше! Рудное тело однородное, сложности для разработки не представляет. Вскрыши всего 2 метра. Почему бы не попробовать, если никто не хочет? Параллельно стал изыскивать дорогу. Проработал 7 вариантов. Всё исходил своими ножками. По карте смотрю: вроде прекрасно. Пойдешь по местности — а там пропасть непреодолимая. Другой вариант смотришь, там гряда скал.

Когда строили дорогу и подошли к верховьям реки Серебрянки, в душу сомнения закрадывались. Как же пройдем этот участок? Говорю рабочим: давайте аккуратно, осторожно, чтобы курумник не пополз и не завалил вас. Хорошо, сделаем. И прошли. Мужики уральские — молодцы. Техники было: 1 экскаватор, 1 бульдозер и 1 самосвал. Людей всего 12 человек. Мы построили дорогу за 11 месяцев. Знающие люди удивляются. Много неровностей — «стиральная доска». Сейчас расширяем дорогу и подсыпаем щебнем. А стоит ли ее улучшать? Самосвалы на спуске более 20 км не развивают из-за ограничений горного тормоза, вверх тоже особо не разгонишься. Это палка о двух концах. Будет ровная дорога, начнут гонять по ней.

По дороге очень много людей ездит. Со всей страны, иностранцы. Чтобы подняться в горы без этой дороги, нужно лошадиное здоровье. И ничего не видишь, пока целый день по тайге пробираешься. Красоты этой. А с дороги наблюдаешь величелие гор и начинаешь понимать, что такое Урал. Среди старых туристов есть противники этой дороги. Сейчас их меньше.

Хорошо, что сейчас любой, даже инвалид, может потихоньку подняться на Серебрянский, Конжаковский Камень. Вот она, Уральская Швейцария! Есть прекрасное место на перевале между горой Трапедия и Серебрянским Камнем. Можно поставить туристический поселок».

**Первый участок** дороги пологий, подъём длиной 1,7 км. Через 0,9 км справа небольшой карьер. Его называют песчаным, так как плаггиогранит с поверхности при выветривании превратился в дресву (смесь песка и мелко-го щебня).

**Второй участок** дороги имеет протяжённость 2,2 км и является самым утомительным для пешехода. На коротком отрезке происходит значительный набор высоты (200 м). В начале участка крутой подъём с уклонами до 14%.

**Третий участок** (3,9 км — 5,7 км) дороги интересен тем, что пересекает хороший кедровник. Для нас, уральцев, кедровник не новость, а вот приезжим рекомендуется устроить привал и побродить среди могучих кедров. Осенью в урожайный год под вопли кедровок можно набрать кедровых шишек. Дальше в горы стволы этого прекрасного дерева становятся всё более и более угнетёнными, уменьшается размер и количество кедровых шишек. В конце участ-



▲ Каменные ворота

## Каталог координат характерных точек Дунитовой дороги

№ точки	Название точки	Расстояние от начала дороги, км.	Высота, м	Географические, WGS-84		Прямоугольные, СК-42	
				N	E	X, км	Y, км
0	Начало дороги	0	296	59°35'28,1"	59°23'33,5"	6611,07	10632,69
1	Начало крутого подъема	1,7	320	59°35'41,0"	59°21'48,8"	6611,41	10633,48
2	Свороток к бывшей базе МЧС	3,9	667	59°36'08,1"	59°19'49,1"	6612,18	10631,57
3	Водослив	5,7	757	59°36'06,4"	59°18'10,2"	6612,08	10630,02
4	Смотровая площадка	6,9	859	59°36'15,7"	59°17'02,5"	6612,33	10628,95
5	«Каменные ворота»	8,2	933	59°36'34,9"	59°16'13,7"	6612,90	10628,17
6	Указатель «На Серебрянку»	9,8	1018	59°37'25,1"	59°15'58,6"	6614,44	10627,88
7	Перевал 1089,5 «Веселая поляна»	13,0	1090	59°37'12,1"	59°13'06,0"	6613,95	10625,19
8	Перевал 1163,2	14,6	1150	59°37'20,2"	59°11'34,2"	6614,15	10623,74
9	Шлагбаум карьера	16,8	1140	59°38'02,3"	59°10'15,3"	6615,41	10622,46



## Магнитные азимуты на горные вершины и пос.Кытлым со смотровой площадки Дунитовой дороги (точка 4)\*

Название объекта	Магнитный азимут	Расстояние (км)
г. Сухогорский Камень (1200,2м)	145°	13,8
г. Семичеловечья (1035,2м)	157°	15,4
г. 1060,0м	164°	16,8
г. Третий Бугор (983,4м)	167°	17,3
г. Второй Бугор (1040,8м)	168°	15,6
г. Первый Бугор (913,4м)	171°	14,2
пос.Кытлым	188°	12,6
г. Косьвинский Камень (1519,9м)	220°	15,9
г. Катышер (912,3м)	230°	12,0

\* Имея компас, можно узнать название горных вершин. Совместите северный конец стрелки компаса с нулём шкалы. Удерживая компас, поверните визирное кольцо в сторону интересующего объекта. Считайте магнитный азимут на объект и найдите его значение в таблице.



ка видны макушки скал южного отрога Серебрянского хребта.

**Четвёртый участок** длиной 1,2 км характеризуется выходом дороги

из густого высокого леса на южный отрог Серебрянского хребта. Дорога врезается в скалы. Чтобы их преодолеть, пришлось вести взрывные работы.

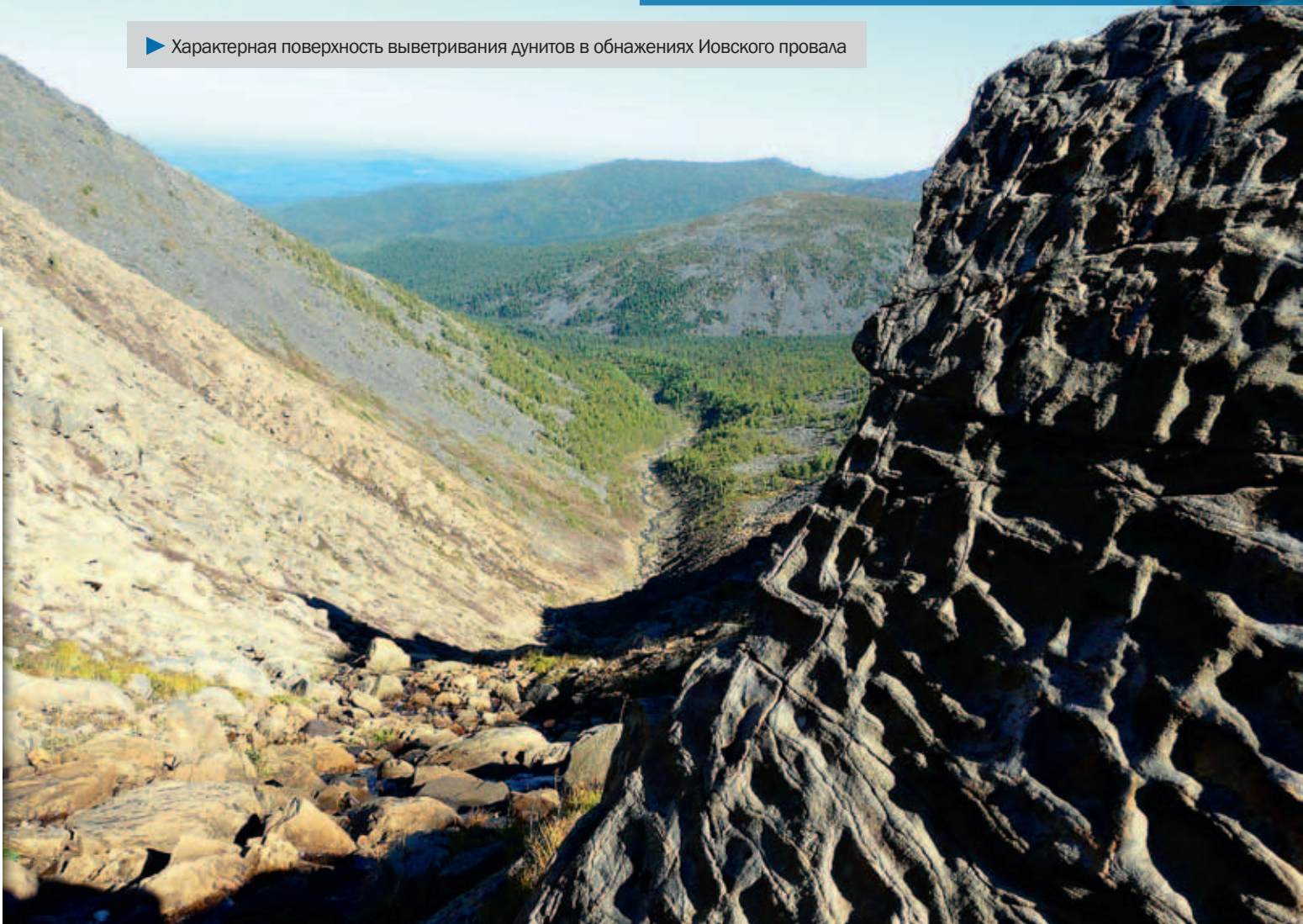
Энергия взрывов раздробила скалы, кругом груды камней. Хорошее место для геологических наблюдений. Наибольшее внимание привлекает громадный купол Косьвинского Камня. Он часто прикрыт шапкой облаков.

**Пятый участок** имеет длину 1,3 км, и снова остановка для осмотра окрестностей (точка 5). Вверх по склону скопления скал причудливой формы. Со временем дорога обрестёт своей топонимикой. Например, для места, где дорога проходит между двух отдельно стоящих скал, подойдёт название «Каменные ворота». За Каменными воротами слева от дороги расположена скальная группа. Композиция напоминает «Группу товарищей», устремлённых к своей цели.

**Шестой участок** дороги. От Каменных ворот дорога проходит выше границы леса и делает дугу длиной 4,8 км, вписываясь в крутые склоны верховьев долины реки Серебрянки. Вышоложенные временем стенки ледникового цирка переходят далеко внизу в долину реки, загромождённую волнами моренных отложений. Справа от доро-



▶ Характерная поверхность выветривания дунитов в обнажениях Иовского провала



ги скальные гребни и вершины Серебрянского хребта. Иногда здесь можно увидеть альпинистов, отрабатывающих технику горвосхождения

Дуга заканчивается перевалом 1089,5 м, которому подходит название «Веселая поляна». Вероятно, этот перевал является самым тихим в районе Конжака. От преобладающих западных ветров его загораживает массив г. Трапедия. По мнению Н.В. Кузьмина, здесь лучшее место для туристического приюта.

**Седьмой участок** дороги. После перевала «Веселая поляна» дорога проходит без значительного набора высоты около 1,6 км по северному склону горы Трапедия к следующему перевалу (точка 8). Гора Трапедия, находящаяся слева от дороги, особого интереса не представляет, хотя некоторые туристические группы прокладывают через нее свои маршруты, набирая зачётные километры и вершины.

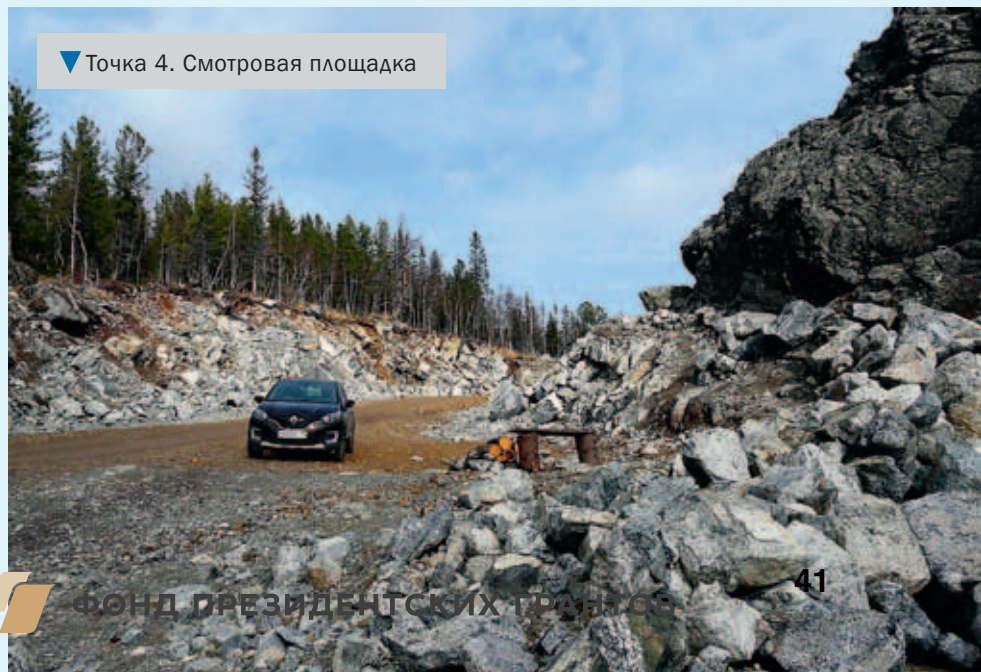
**Восьмой участок** дороги начинается с безымянного перевала (1163,2 м) между г. Трапедия и г. Дюпарков Камень (точка 8). Перевал представ-

ляет собой участок горной тундры. На поверхности много крупных глыб и скальных останцев. Если вы пришли пешком, то начинать маршрут на Конжак нужно здесь.

Стоит более подробно рассказать о местности, куда вас привела Дунитовая дорога.

**Гора Конжаковский Камень** (1569,6 м) — высшая точка Свердловской области. Стандартный маршрут восхождения проходит по так называемой «марафонке» — специально проложенной трассе для горного марафона. Наиболее сложным является маршрут вверх по реке Полудне-

▼ Точка 4. Смотровая площадка





▲ Иовское плато, Иовский провал и гора Иов

вой на Иовскую площадку и далее на вершину. Основной «изюминкой» этого маршрута является штурм Иовского провала. Подъем и особенно спуск в Иовский провал зимой в плохую погоду является наиболее опасным участком маршрута — здесь нередко происходят драматические, а порой и трагические события, связанные с заблудившимися, слабо подготовленными или слишком самонадеянными туристами. Возможны снежные осовы — небольшие лавины. В прошлом веке популярным был маршрут на Конжак по реке Каттышер. Сейчас он используется туристами гораздо реже, но, на мой взгляд, является интересным.

От Дунитовой дороги восхождение на Конжаковский Камень можно совершить за несколько часов по одному из двух маршрутов.

*Первый маршрут* начинается с перевала 1163,2 м (точка 8). Средний магнитный азимут движения к вершине 275°, расстояние 4,0 км. Но в горах прямых путей не бывает. Сначала с небольшим набором

высоты нужно обогнуть слева конус Дюпаркова Камня и выйти на Конжаковский перевал, по которому проходит марафонская трасса, обозначенная вешками. За ровной площадкой перевала, имеющей ширину 350 м, начинается крутой подъем на гребень, осложняющий склон Конжака. Вершину гребня лучше обойти справа и выйти на следующий за ним небольшой перевал. Дальше только вверх.

*Второй вариант маршрута* начинается от карьера (точка 9). Магнитный азимут движения на вершину 245°. Длина маршрута — 2,5 км. Превышение, которое нужно преодолеть, — 460 м.

**Гора Дюпарков Камень** — это вершина с высотной отметкой 1311,0 м. Официального названия на государственных топографических картах не имеет. Туристы называют вершину Южный Иов, геологи — Дюпарков Камень. Идея увековечить имя Луи Дюпарка на карте Урала принадлежит известному уральскому геологу О.К. Иванову.

На вершине установлена мемориальная табличка. Вершину украшает скальный останец замысловатой формы, который с одного ракурса напоминает лицо человека.

**Гора Иов** (1263,2 м) находится в 1,5 км на север от дунитового карьера. К ней воздымается северная часть Иовского плато. Небольшая высота и пологий подъем редко привлекают туристов к этой вершине.

**Иовское плато** — обширный (2,4 км x 0,5 км) участок горной тундры, к которому спускаются каменные осыпи окрестных гор. С плато берут начало реки Конжаковка, Северный Иов, Полудневая. Образование плато связано с интенсивным выветриванием дунитов Иовского тела. Плато иногда называют Иовским перевалом, но фактически это два перевала: Конжаковский и Иовская площадка, которые представляют собой горизонтальные «поляны» диаметром около 200 метров, соединенные пологим склоном.

*Иовская площадка* находится в 1,3 км на север от Конжаковского пе-



ревала и ниже его на 100 метров. Она является перевалом между тремя вершинами: Конжаковский Камень, Иов и Дюпарков Камень. В центре Иовской площадки находится небольшое озеро диаметром до 100 метров. Озеро очень мелкое, в засушливое лето пересыхает, средний урез воды имеет отметку 1124,5 м. Возможно, это озеро является самым высокогорным на Северном Урале. В связи с разработкой карьера озеро исчезнет, но можно надеяться, что после окончания горных работ на месте карьера образуется рукотворный водоём с чистой водой и он станет ещё одной достопримечательностью Урала.

**Иовская пропась** (провал) привлекает к себе особое внимание. Это один из немногих, хорошо сохранившихся на Северном Урале ледниковых цирков. Крутые склоны, покрытые курумником, чередуются с обрывистыми скальными стенками. Средняя крутизна склонов — 35 градусов, глубина цирка — 300 метров. Грандиозность Иовской пропасти на фоне обычных горноуральских пейзажей завораживает. Поражает также коварство пропасти — пологий склон плато неожиданно становится опасным, особенно зимой.

За короткий срок Дунитовой дорогой воспользовались множество

людей. Кто побывал на этом маршруте, обязательно захочет вернуться, пригласить с собой родственников, друзей, учеников. Невозможно не гордиться такими местами. Все прелести путешествия можно испытать, побывав там минимум дважды: в плохую погоду и солнечным тихим днём и, желательно, в каждое время года.

Что же дальше будет с дорогой? По пессимистическому сценарию, владельцы дороги, органы надзора или местные власти не выдержат всех тех безобразий, которые обычно сопровождают массу неорганизованных людей: помехи движению рабочего транспорта, порча и хищение материальных ценностей предприятия, ДТП, мусор, незаконные порубки, возникновение пожаров, варварское уничтожение растительного и животного мира. Тогда на дороге появится шлагбаум.

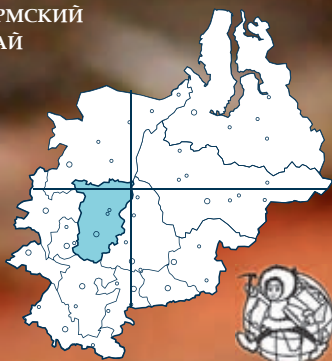
Хотелось бы верить, что всем миром удастся превратить район Конжаковского Камня в центр активного отдыха и спорта, центр познания и охраны природы, в один из символов нашей малой Родины. Сделано самое трудное — построена дорога. **УС**

▼ Скалы «Группа товарищей»




**Василий Колбин**

Кандидат биологических наук, ведущий научный сотрудник заповедника «Вишерский», член Союза писателей и союза журналистов России, автор более 200 научных и научно-популярных статей и книг. Публиковался в журналах «Наука в фокусе», «Вокруг света», «Наука и жизнь», «В мире животных», «Природа», «Природа и Свет», «Охота и рыбалка, 21 век», «Детская романгазета», «Загадки истории», «Сибирский экологический журнал», «Экология», «Русский орнитологический журнал» и других изданиях. Живёт в г. Красновишерск Пермского края.

**ПЕРМСКИЙ  
КРАЙ**


# Уральские попугаи

Фото автора



**Клесты являются одними из самых массовых и заметных птиц горных лесов Урала. Но в отдельные годы, как, например, нынешней зимой, в Вишерской тайге их не встретишь.**

На Урале можно увидеть три вида этих любопытных птиц, но один из них — клест-сосновик *Loxia rufuorsittacus* — попадает очень редко. Самым массовым видом является клест-еловик *Loxia curvirostra*, другой клест — белокрылый *L. leucoptera* — встречается существенно реже, хотя не является редкостью. Все три вида этих любителей шишек довольно сходно окрашены: самцы красновато-оранжевые, самки зеленоватые, вот только крылья у еловиков и сосновики бурые, а у белокрылых — в соответствии с названием — с белыми зеркальцами. Молодые птицы серовато-бурые. Самцы белокрылых выглядят более малиновыми и миниатюрными по сравнению с еловиками. Птицеловы на Урале в прошлом веке называли этот вид клестов белопопугавым и цени-

ли его выше. Белокрылого клеста еще называют лиственничным, поскольку в Сибири и на Дальнем Востоке в тех местах, где преобладают лиственничные леса, обычно встречается только этот клест. У всех клестов концы надклювья и подклювья перекрещиваются. Скрещенный клюв клестов идеально приспособлен для извлечения семян из шишек. Немецкое название этого рода *Kreuzschnabel* можно перевести как «крестоклюв».

Ареал клеста-еловика и белокрылого охватывает зону хвойных лесов Евразии и Северной Америки. Но по моим впечатлениям, нигде клесты не встречаются в таком изобилии, как в темнохвойных в том числе в горно-таёжных лесах Урала. А область распространения сосновика охватывает Северную Европу и Западную Сибирь до долины



Иртыша, так что в принципе его можно признать европейским видом. При этом нужно сказать, что некоторые орнитологи не признают выделение клеста-сосновика в отдельный вид, поскольку все признаки этого вида (большие размеры, более мощный клюв) достаточно расплывчаты. В то же время только у клеста-еловика выделено порядка 20 подвидов и многие из них ряд орнитологов (преимущественно в США) предлагают признать самостоятельными видами.

На Урале численность клестов возрастает по направлению к северу, в соответствии с распространённостью темнохвойных лесов. Но на северной границе леса птицы становятся редкими.

Клесты — настоящие таежные бродяги, они кочуют в поисках шишек и гнездятся там, где их много. С другой стороны, в неурожайные годы клесты могут улетать в совершенно не таёжные места и даже достигать Средиземного моря. В XX веке в Европе было зарегистрировано 70 инвазий клеста-еловика, так что этот таёжный вид действительно настоящий кочевник. В южных регионах клесты могут кормиться совершенно нехарактерной пищей, например, семенами клёна. С другой стороны, в Евразии и Северной Америке



▲ Самка клеста-еловика всегда готова поскандальить

едва ли найдётся другой вид птиц, который был столь тесно связан с хвойными деревьями.

Урожай еловых шишек обеспечивает клестов питательным и калорийным кормом. Это единственные птицы, которые могут начать гнездиться зимой, хотя чаще всего гнездование у клестов происходит в марте-апреле. Гнездо в виде чаши с толстыми стенками строит самка. Она располагает его в верхней части хвойных деревьев,

чаще всего елей, так, чтобы оно было хорошо укрыто ветками. Гнездовой материал — мох, сухая трава, лишайники, мелкие веточки. Лоток выстилается шерстью и перьями. В кладке бывает от 3 до 5 яиц чаще всего голубовато-зеленого цвета с буроватыми пятнами. Насиживает самка, самец её кормит. После вылупления птенцов самка остаётся в гнезде, чтобы птенцы не замерзли, и пропитанием — хвойными семенами — всю ораву обеспечивает самец.

◀ Самец клеста-еловика на избу в поисках минералов



▲ Юный клест в первые месяцы жизни смело пикирует за минералами



▲ Самка клеста распушилась



▲ Самцы выясняют отношения

Самка начинает оставлять птенцов одних, только когда они оперятся. У клестов в порядке вещей несколько выводков.

В рационе птиц преобладают семена хвойных деревьев, хотя они питаются и другими семенами. Клесты пируют на шишках с бесшабашностью кутилы, часто выковыривая только треть семян из шишки, такая расточительность полезна деревьям — уральский попугай выполняет при этом функцию сателя леса. Весной клесты охотно едят молодые побеги хвойных деревьев. Птицам, вследствие однообразия питания (монофагии), постоянно не хвата-

ет минеральных веществ, и они восполняют этот недостаток любыми возможными способами — грызут гнилушки, едят золу на кострищах, находят мочевые точки зверей и людей.

Голос клестов-еловиков — «клип-клип», «тип-тип», «чук-чук» — слышали все, кто хоть раз бывал в хвойном лесу. Еловики достаточно приятно поют. В песне перемешан мелодичный скрип, свиристение, щебет и обычные клестовые позывки. Позывки и песня у белокрылого клеста более высокие по тембру, чем у еловика.

На Вишерском Урале в тяжёлые военные времена было обычным употреб-



▲ Белокрылые клесты

ление клестов в пищу, поскольку птиц в урожайные на еловые шишки годы можно очень просто поймать обычным ящичком. Значимость этих птиц на Урале подчёркивается даже наличием населённых пунктов, в какой-то мере названных в их честь: так, в г. Соликамск есть микрорайон «Клестовка».

У птицеловов в прошлом веке клесты были достаточно популярным объектом содержания вследствие яркой окраски и «попугайной» внешности. Уличные шарманщики XIX века даже приучали их выгаскивать билетики счастья.

Очевидно, что один из самых многочисленных видов птиц уральской тайги останется таковым, пока будут сохраняться темновойные леса. А в последние десятилетия состояние их внушает большую тревогу, но это уже другая тема. **УС**



[www.uralstalker.com](http://www.uralstalker.com)

# ВАШЕ ЗДОРОВЬЕ В ВАШИХ РУКАХ!

Малый и большой бассейны Спортивного центра «Верх-Исетский» ждут вас!  
Обучение плаванию детей (от 1 года) и взрослых, свободное плавание,  
работа в группах и индивидуальные занятия.



СПОРТИВНЫЙ ЦЕНТР

**Верх-Исетский**

ул. Кирова, 71

тел: (343) 242-54-12 [www.vizsport.ru](http://www.vizsport.ru)

