

ЕЛЕНА МИХАЙЛОВА

63 года

на капитанском мостике



МОСКВА 2015



**ЕЛЕНА МИХАЙЛОВА**

**63 года**

**На капитанском мостике**

**(судьба целеустремлённого романтика)**

Москва, 2015

УДК 656.61(47+57)(092)

ББК 39.4г

М69

ISBN 978-5-9907591-6-9

**М69 Михайлова Елена Степановна**

«63 года на капитанском мостике» / Москва: типография «ВАШ ФОРМАТ»,  
2015. — 104 с.

Книга повествует о капитане дальнего плавания, Почётном полярнике Руслане Борисовиче Игрицком, который с 1952 года до наших дней ходит на судах Мурманского морского пароходства. Его нелёгкий путь от матроса до капитана-наставника, верность суровой морской профессии, забота о сохранении для потомков имён героев, отдавших свои жизни освоению необъятных просторов Арктики заинтересует, несомненно, широкий круг читателей.

ISBN 978-5-9907591-6-9



УДК 656.61(47+57)(092)

ББК 39.4г

*В книге использованы материалы из личного архива  
Капитана дальнего плавания Германа Дмитриевича Буркова.*

*Автор выражает глубокую благодарность*

- Марине Руслановне Игрицкой и Елене Исааковне Мороз за помощь, оказанную при написании книги;*
- капитану дальнего плавания Сергею Александровичу Стрельникову за предоставленные фотоматериалы.*



*Капитан дальнего плавания,  
Почётный полярник  
Руслан Борисович Игрицкий*

**ПОЛЯРНЫМ  
КАПИТАНАМ  
ПОСВЯЩАЕТСЯ**





***OT ABTOPA***

*Не станет Арктика теплей,  
Нежней не станет.  
Но тех любить, кто верен ей,  
Не перестанет.*

*Валерий Кравец*

Арктика с незапамятных времен приковывала к себе внимание смелых, решительных, сильных духом людей, стремившихся проникнуть в это безмолвное царство льда и поставить таящиеся здесь несметные богатства на службу человечеству.

В одной из своих книг Иван Дмитриевич Папанин писал: *«Нигде так не проявляется величие человека, его мужество, героизм, как на севере. Нигде так не ценится дружба, чувство локтя, как в безбрежных районах океана. Нигде так остро не ощущаешь кровную связь со своей страной, как на дрейфующих станциях, на арктических островах, на кораблях и ледоколах, идущих в далёкие рейсы».*

История изучения и освоения этого региона планеты насчитывает несколько столетий и насыщена именами первопроходцев. Если посмотреть на карту Арктики и прочесть названия островов, проливов, морей, ледников, мысов и вершин, то перед нами предстанут славные имена первооткрывателей. И среди них немало российских имён.

К сожалению, сегодня редко кто вспоминает имена героев-полярников, моряков, лётчиков, посвятивших свою жизнь освоению

Арктики. Многие даже не представляют себе, где она – эта Арктика, не интересуются событиями, происходящими в этом суровом краю, и людьми, работающими там. Об этом с горечью сказал капитан атомного ледокола «Россия» Анатолий Ламехов: *«Героизм, который никому не нужен»*.

Такое отношение объяснимо. После распада СССР, в «лихие 90-е», руководству страны было не до Арктики. Работа Администрации Северного морского пути сворачивалась, завозы по трассе Северного морского пути почти прекратились, оставшиеся в России пароходства были приватизированы. Новые суда не строили, хорошие – продавали за рубеж или отдавали под чужие флаги. Руководствовались принципом: быстрее заработать для себя. И герои были соответствующие – одни стремительно богатели, другие с ними боролись.

Отрадно отметить, что в последние годы возросло внимание к проблемам арктического региона со стороны властных структур, что, естественно, повлекло за собой значительный рост количества материалов в СМИ, посвященных Арктике, её проблемам, её героям.

Полярные капитаны, по праву гордящиеся своим прошлым, пишут статьи и книги<sup>1</sup>, делятся воспоминаниями о своей нелёгкой, но нужной стране работе. И движет ими, в основном, желание рассказать современникам и будущим поколениям о специфике труда в суровых условиях, о радости новых открытий и горечи постигающих неудач.

Отсутствие интереса к истории нашей страны, к людям, творившим эту историю, и, в частности, к тем, кто внёс немалый вклад в изучение и освоение Арктики, типично для наших дней и для нашей молодёжи.

Прожив в Мурманске более 30 лет и работая на арктических морских линиях, я не понаслышке знаю о работе арктического флота. Стремясь

---

<sup>1</sup> См. раздел «Источники информации».

разорвать завесу равнодушного молчания, скрывающую одну из интереснейших страниц нашей жизни, мне захотелось рассказать об обычном московском мальчишке, непоседе и озорнике, ставшем известным и авторитетным полярным капитаном, удостоенным многих государственных и ведомственных наград<sup>2</sup> – **РУСЛАНЕ БОРИСОВИЧЕ ИГРИЦКОМ.**

Е. Михайлова

---

<sup>2</sup> Список наград Р.Б.Игрицкого приведён в Приложении.

**СЕМЬЯ**  
**БУДУЩЕГО КАПИТАНА**

Родился Руслан Борисович 11 февраля 1930 года в Новороссийске, но уже через месяц семья переехала в Москву. Сначала жили в старой гостинице «Балчуг», а с 1932 г. – в кооперативной квартире в Сиротском переулке (теперь это улица Шухова). Как гласит семейная легенда, Игрицким предлагали квартиру в «Доме на набережной», но мама Руслана проявила мудрую осторожность, сказав: *«Что бесплатно дают, то в любой момент могут отнять. Лучше иметь своё»*.



*Родители Руслана  
Борисовича –  
Борис Васильевич  
и Евгения  
Ефимовна  
Игрицкие.  
1920-е годы,  
город Грозный.*

Отец Руслана – Борис Васильевич Игрицкий (1901-1968) – был личностью незаурядной. Он обладал такими ценными личностными качествами, как честность, верность дружбе и долгу, постоянное стремление к профессионализму. Все эти качества Борис Васильевич в полной мере передал детям – Руслану и его старшей сестре Лучезаре.

Борис Игрицкий был одним из «комсомольцев-добровольцев» первого призыва. В 1918 г. он вместе с Михаилом Андреевичем Суловым<sup>1</sup> по направлению комиссара Елены Стасовой<sup>2</sup> был откомандирован в 1-й Петроградский революционный полк.

Доверительные отношения между Борисом Игрицким и Михаилом Суловым сохранялись на протяжении всей последующей жизни. Об этом красноречиво свидетельствуют воспоминания Севы Новгородцева<sup>3</sup>, некоторое время работавшего с Борисом:

*«25 января 1982 года, 20 лет назад, умер в возрасте восьмидесяти лет член Политбюро и секретарь ЦК КПСС Михаил Сулов. В начале пятидесятых годов был он и председателем президиума Верховного Совета, то есть номинальным главой государства. Фанатичный идеолог, он пользовался колоссальным влиянием в Политбюро, стоял за кулисами свержения Хрущева и многих важных решений.*

*Теперь – личное воспоминание. С пятьдесят восьмого по шестидесятый год я работал в журнале "Семья и школа". Заместителем главного редактора был там Борис Васильевич Игрицкий – старый коммунист, не столько идеолог, сколько идеалист (тогда еще были такие). И вот цензор Главлита вдруг запретил журналу публикацию одной статьи. Игрицкий перечитал статью, сказал: "они перестраховщики, это неправильно". Тут он стал между мной и телефоном, чтобы я не видел набираемого номера, и сказал: "Миша, это Борис. У нас цензура сняла статью, за которую я ручаюсь. Помогите. Спасибо". Через два часа статья была доставлена курьером – со штампом Главлита и сообщением, что цензор наказан за неправильный запрет. Я спросил нашего симпатичного Бориса Васильевича, что же у него за Миша такой? И на завтра он принес*

---

<sup>1</sup> Сулов М.А. (1902 - 1982) - советский партийный и государственный деятель, Член Политбюро, Президиума ЦК КПСС, Секретарь ЦК КПСС. Известен как «серый кардинал» советского строя.

<sup>2</sup> Стасова Елена Дмитриевна (1873—1966) — революционерка, русская и советская деятельница коммунистического, женского, антивоенного и антифашистского движения. В 1918 году — секретарь Петроградского комитета РКП(б).

<sup>3</sup> Всеволод Борисович (Сева) Новгородцев (род. в 1940 г. в Ленинграде) - известный радиоведущий Русской службы Би-би-си, автор легендарной музыкальной программы "Рок-посевы" и разговорных передач "Севаоборот" и "БибиСева".

заделанный в пластмассу пожелтый документ. "Командиру Первого революционного полка, Петроград. Направляются к вам политбойцы Игрицкий Б. В. и Сулов М. А. Надеюсь, они еще выше поднимут пролетарскую сознательность и боеспособность вашего славного полка". Подпись: "Комиссар (росчерк красными чернилами) Елена Стасова". Это восемнадцатый год. Сорок лет спустя политбоец Сулов все еще помнил своего однополчанина и явно ему доверял. Вот такая человеческая, пожалуй, черта в характере жестокого партийного инквизитора».<sup>4</sup>

В 1918-1919 г.г. по поручению Российской коммунистической партии (большевиков) (РКП (б)) Борис Игрицкий вместе со своим другом и одноклассником Авраамием Завенягиным<sup>5</sup> создал в городе Скопин Рязанской области первую комсомольскую организацию. Они проводили в Рязани и области массовые политические кампании по вовлечению в комсомол прогрессивной молодёжи.



*Авраамий Павлович Завенягин*



*Александр Николаевич Афиногенов*

Осенью 1919 г. Борис Васильевич проводил в Скопине «Неделю красной молодёжи», где на одном из собраний познакомился и подружился с Александром Николаевичем Афиногеновым (1904-1941) – впоследствии

<sup>4</sup> <http://www.seva.ru/oborot/calendar/> Юбилейные и памятные даты 19.01.2002 г

<sup>5</sup> А.П.Завенягин ( 1901 — 1956) — организатор промышленности, инженер-металлург, куратор советской металлургии и атомного проекта, генерал-лейтенант (1945, МВД). Член ВКП(б) с ноября 1917. В 1919—1920 — комиссар политотдела дивизии РККА

известным советским драматургом, автором пьес «Чудак», «Страх», «Далёкое», «Салют Испания!», «Накануне» и знаменитой «Машеньки».

Затем были три года учёбы (1921-1924) в Московском институте журналистики (МИЖ), которые ещё больше сблизили Бориса Игрицкого и Александра Афиногенова. В МИЖ'е из молодых людей, прошедших школу Гражданской войны, готовили квалифицированных редакционных работников для быстрорастущей советской печати.

В своих воспоминаниях Афиногенов очень хорошо передал тот энтузиазм, с которым они вместе с Борисом Игрицким и другими студентами МИЖ'а окунулись в новую для себя жизнь в новой социалистической стране: *«То была учёба, не ограниченная стенами института. Институт являлся лишь одной из составных частей (причём, пожалуй, не основной) этой учёбы. Москва – вот что было нашим доподлинным университетом. Москва в целом, как столица первого в мире социалистического государства; Москва, где был древний Кремль с великим Лениным и славными его соратниками, со штабом партии и Советским правительством; Москва со своими «большевистскими крепостями» – прославленными в годы двух революций фабриками и заводами; Москва с её сокровищами мировой и родной русской культуры – музеями, театрами, библиотеками, Третьяковской галереей – вот кто нас учил и воспитывал, вдохновлял к творческой деятельности. Всем своим существом мы воспринимали Москву как необъятный мир, самый близкий и дорогой нашему сердцу и сознанию».*<sup>6</sup>

Дружба Бориса Игрицкого с Александром Афиногеновым прошла испытания непростых и противоречивых лет экономического подъёма в стране и репрессий, становления социалистической культуры и гонения на свободу творчества. О духовной близости, сохранившейся у них на долгие годы, свидетельствует письмо драматурга Борису Игрицкому, написанное им в апреле 1941 г., за полгода до трагической гибели в Москве в октябре

---

<sup>6</sup> А.Н.Афиногенов. Статьи. Дневники. Письма. Воспоминания. М., «Искусство», 1957, стр. 250.

1941 г. от взрыва авиабомбы: «...Я до сих пор храню твои письма – о «Чудаке» и «Страхе»... они для меня – некие вехи моего пути, ибо – говорю это от всего сердца – твоя похвала и одобрение для меня есть самая высшая оценка моей работы.

*Это правда, Боря. Почему? Ты ведь знаешь меня очень давно – и весь мой путь у тебя как на ладони. ...Ты пишешь от себя, от всего себя, от сердца и ума – и, прежде всего, интересуясь тем, что проделал я – от прошлой пьесы к этой... значит, говоришь обо мне в движении, - и если ты подмечаешь, что движение идёт вверх, - значит, так это и есть.*

*Что говорить – обоими нами прожито и пережито столько, что ни в одну пьесу не уложится. Тут и несправедливости, и клевета, и разочарование в «друзьях», и руки порой опускались в бессилии и нежелании продолжать борьбу... Как это ни странно – отсюда и родилась «Машенька»... от страстного желания побыть среди хороших людей, полных чистых чувств, благородных намерений, сердечной теплоты и подлинной дружбы.*

*Я выдумывал себе эту атмосферу жизни... атмосферу, где жилось и дышалось бы легче всем нам... Этим и объясняю тот неожиданный и очень большой успех спектакля и пьесы у зрителя, который она вдруг получила».<sup>7</sup>*

В середине 20-х годов Борис Васильевич был направлен на работу в город Грозный: организовывал комсомольские ячейки, вёл журналистскую работу. В 1925 и 1927 годах вышли 2 сборника под его редакцией.<sup>8</sup> В этом городе родилась в 1926 г. дочь Лучезара. Здесь же погиб друг Бориса Васильевича – Руслан, в честь которого Игрицкие назовут своего сына.

Волна репрессий 1937 года, захлестнувшая страну, докатилась и до Бориса Игрицкого. В это время он работал в Новосибирске главным

---

<sup>7</sup> А.Н.Афиногенов. Указ. соч., Из писем А.Н. Афиногенова. 39. Б.В.Игрицкому, стр. 218-219.

<sup>8</sup> «1905, 1906, 1907 годы в Грозном». Сборник под редакцией Б.Игрицкого и др. Грозный, 1925 г.; «Вышка. Литературный сборник к 3-х летию существования Грозненской ассоциации пролетарских писателей (ГРАПП)». Под редакцией Б.Игрицкого, П. Алякринского, Ф.Макаренко. Грозный, 1927 г.

редактором краевой газеты, был членом Западно-Сибирского крайкома ВКП (б), возглавляемого Робертом Эйхе<sup>9</sup>.

Находясь на санаторном лечении в Сочи, Борис Васильевич получил от своего заместителя и друга Доронина телеграмму, условным текстом сообщавшую об аресте многих членов редколлегии и наличии ордера на арест его самого. Пытаясь избежать ареста, он не вернулся в Новосибирск, а поехал в Москву, где оставалась жена с детьми.

Уйти от расправы НКВД помог Борису Игрицкому ещё один друг юности, в то время – руководитель строительства Норильского горно-обогатительного комбината и его первый директор Авраамий Николаевич Завенягин, занимавший в то время пост заместителя наркома внутренних дел. По свидетельству современников, это был «...жесткий, решительный, чрезвычайно инициативный начальник; ... несомненно, человек большого ума - и вполне сталинских убеждений. ... В его отношении к некоторым людям появлялась неожиданная для человека с такой биографией мягкость»<sup>10</sup>.

Очевидно, именно последнему из перечисленных выше качеств Завенягина и был обязан своим спасением Б.В.Игрицкий.

И здесь вполне уместно отметить, как непредсказуемо сплетаются порой судьбы людей.

В 2015 году Норильский комбинат, которому в 1957 году присвоено имя А.Н.Завенягина, отмечает свое 80-летие. А сын некогда спасённого



Ледокол «Авраамий Завенягин»

Завенягиным друга – Руслан Борисович Игрицкий – на протяжении многих

<sup>9</sup> Роберт Индрикович Эйхе (1890 — 1940) — советский государственный и партийный деятель, член РСДРП с 1905 г., революционер; делегат 3-го конгресса Коминтерна (1921), член ЦИК СССР, Нарком земледелия (1937), один из организаторов сталинских репрессий. Расстрелян в 1940 г.

<sup>10</sup> Цитата из воспоминаний А.Д.Сахарова

лет командовал судами, перевозившими продукцию этого комбината, и неоднократно швартовался у причалов порта Дудинка с помощью ледокола «Авраамий Завенягин».

Благодаря помощи друзей Борис Игрицкий избежал ареста, однако за связь с «врагами народа» был исключён из партии, рекомендацию для вступления в которую ему в своё время дал Роберт Индрикович Эйхе.

С первых дней и до конца Великой Отечественной войны отец Руслана находился в действующей армии, был ранен, награждён медалями «За оборону Москвы», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

В послевоенные годы Борис Игрицкий работал журналистом, заместителем главного редактора журнала «Семья и школа», оставаясь до конца своей жизни идеалистом и романтиком. Он, как миллионы наших соотечественников, был реабилитирован в 1956 году, а в 1957 году стал кавалером орденом Трудового Красного Знамени.

Мама будущего капитана Евгения Ефимовна (1902-1974) была всю жизнь предана идее построения коммунизма. В 1919 году она вступила в РКП(б)<sup>11</sup>, с 1922 года и до конца жизни занималась партийной работой: читала лекции, заведовала партийным кабинетом Центрального государственного авиационного института (ЦАГИ), преподавала историю КПСС. Она награждена медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и «За трудовое отличие».

Старшая сестра Руслана – Лучезара Борисовна Игрицкая – родилась в 1926 году. Столь необычайным именем её нарекла мама, увидевшая в окне во время рождения дочери луч зари. Несмотря на проблемы со здоровьем (она страдала заболеванием сердца), Лучезара в 1950 году окончила географический факультет Московского государственного университета им. М.В.Ломоносова, а в 1954 в Московском

---

<sup>11</sup> РКП(б) – Российская коммунистическая партия большевиков; в 1925 году переименована в Всесоюзную коммунистическую партию большевиков – ВКП(б), а в 1952 году - в Коммунистическую партию Советского Союза – КПСС.

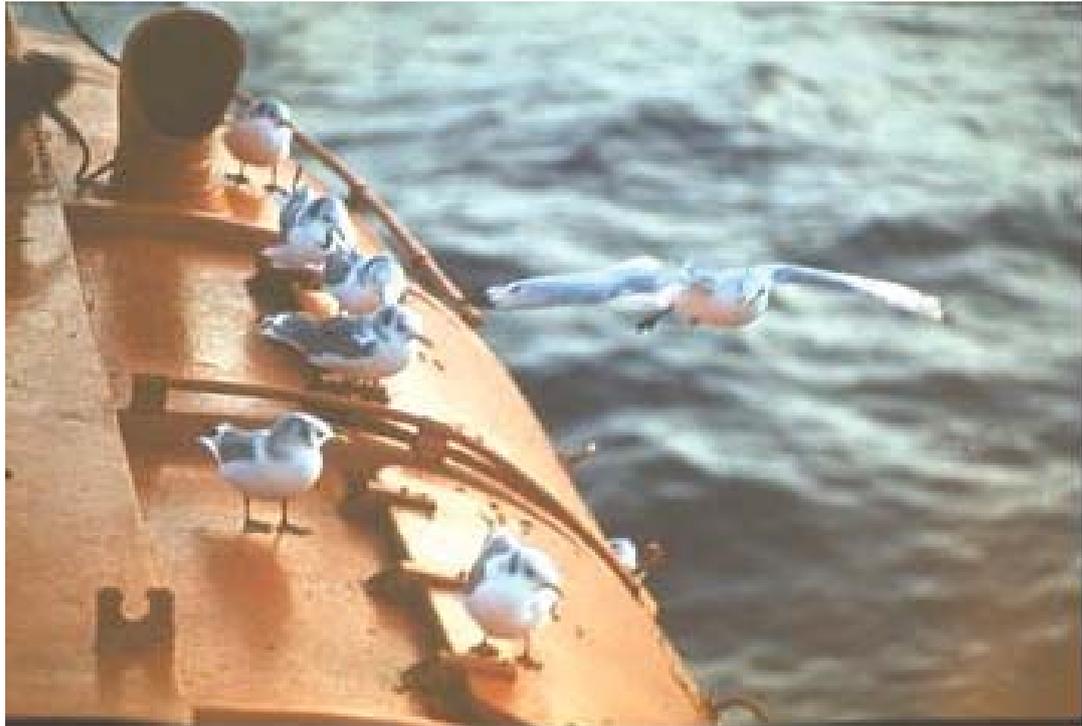
государственном педагогическом институте им. В.И. Ленина защитила кандидатскую диссертацию на тему «Физическая география Германии». 12 написанных ею кратких физико-географических очерков опубликовано во 2-ом издании Большой Советской энциклопедии. До последних дней своей жизни Лучезара занималась подготовкой к печати книги, посвященной экономико-географическому исследованию Германии, но опубликованной свою работу ей увидеть не довелось.<sup>12</sup> Светлым лучиком сверкнула её короткая – всего 32 года – жизнь, наполненная духовным поиском и самоусовершенствованием. В памяти близко знавших её людей Лучезара Борисовна осталась не только как перспективный учёный, но и как человек удивительного благородства и высоких принципов.



*Семья Игрицких.  
В первом ряду (слева направо) – Людмила,  
Борис Васильевич, Руслан, Евгения Ефимовна.  
Во втором ряду – Лучезара.  
Москва, 1956 г.*

---

<sup>12</sup> Жирмунский М.М., Засухин А.А., Игрицкая Л.Б., Штуцер Н.П. «Германия: Экономическая география ГДР и ФРГ». Экономико-географическое исследование Германии. Схемы, таблицы. Академия наук СССР, М., 1959 г.



***КУРСАНТСКИЕ УНИВЕРСИТЕТЫ***

Что же повлияло на решение Руслана, московского мальчишки, стать моряком? Здесь было несколько причин.

В семью соседей по московской квартире Игрицких, где жила соученица Руслана по 4 классу школы, иногда приезжал дальний родственник: чёрная шинель, морская фуражка, неожиданные появления, столь же неожиданные исчезновения. От всей его фигуры веяло какой-то тайной, прелестью дальних дорог, неведомых пространств. А в коридоре этой квартиры висела картина – пальмы в брызгах морского прибоя. Руслану было 10 лет, и такой романтический визуально-психологический коктейль не мог не оказать на него влияния.

Во время войны (с 1941 по 1943 год) Евгения Ефимовна с детьми находилась в Омске, куда был эвакуирован ЦАГИ. Там, на Иртыше, разгружая баржи с дровами, Руслан впервые увидел крупные речные суда. Школьная экскурсия в музей Омского речного училища с прекрасными моделями судов и макетами речных судоходных путей заронила интерес к водным просторам и плаваниям. Немаловажное влияние на формирование личности мальчика оказали, конечно, книги (Фенимор Купер, Жюль Верн, Александр Грин, Константин Станюкович, Новиков-Прибой, Леонид Соболев и многие другие), которыми зачитывались мальчишки тех времен, а также, естественно, подвиги современных героев Арктики – челюскинцев

и папанинцев. Всё это и предопределило, пожалуй, выбор Русланом своей будущей профессии – моряка дальнего плавания.

После окончания в 1946 году 8-го класса московской школы Руслан принял первое в своей жизни серьёзное решение – поступать в Таллиннское мореходное училище. Мама была категорически против, и её можно понять: война только что закончилась, «лесные братья» ещё отстреливали «советских оккупантов», кем считали всех, говорящих на русском языке. А сын - непоседа и задира, да и знаний, необходимых для поступления, нет: какая была учёба во время войны и в эвакуации! И работа у моряка – ни семьи, ни дома. Решение Евгения Ефимовна вынесла суровое: если уедешь поступать в мореходку, считай, что сына у меня больше нет.

Однако Руслан, оставив дворовых друзей и вольную мальчишескую жизнь, взялся за учебники по физике и математике, нагнал всё пропущенное из школьной программы и, несмотря на протесты родителей, поехал в чужую, враждебно настроенную Эстонию. Там он одержал первую в своей жизни победу – поступил на судоводительский факультет Таллиннского мореходного училища. Так с умения отстаивать принятое решение начал коваться капитанский характер Руслана Игрицкого.



*Руслан - курсант 1 курса  
Таллиннского мореходного училища.  
30.10.1946 г*

Начались его курсантские университеты – обучение любимой профессии, новые друзья (среди которых были и москвичи), жизнь в казарме, холод в кубриках, ощущение постоянного голода, гауптвахта. Училище располагалось в центре разрушенного войной Таллинна, в



каменном доме старой постройки с печным отоплением. Заготовка дров входила в обязанности курсантов. Для этого несколько ребят снаряжались пилами, топорами и на грузовике

отправлялись в лес, где вполне могли наткнуться на вооруженных «лесных братьев» – тогда заготовка дров закончилась бы трагедией. Так, учась и мужая в коллективе единомышленников, Руслан приобретал первый опыт настоящей мужской жизни.

Тем временем пришла к нему любовь. Её, естественно, звали Людмила, и с 1948 года у них общая судьба. Девушка училась в 11 классе средней женской школы Таллинна, была красавицей, спортсменкой, активной комсомолкой. Вместе с одноклассницами она участвовала в работе организованного в мореходке драмкружка, посещала проводимые в училище танцевальные вечера.



*Людмила в Таллинне  
1949 г.*

На одном из таких вечеров встретился курсант Руслан со школьницей Людмилой, стал провожать её домой, познакомил с друзьями, среди которых был москвич Саша Рожков.

Своей любовью Людмила неоднократно спасала Руслану жизнь. Первый раз это произошло 5 декабря 1949 г. В тот день она, уже студентка 1-го курса химического отделения горно-химического факультета Таллиннского политехнического института, простудилась и с высокой температурой лежала дома. Руслан пришёл пригласить её в мореходку на вечер, посвящённый Дню Сталинской конституции. Чтобы побыть с любимым, Людмила выпила множество таблеток и пришла в мореходку. По окончании вечера Руслан, как обычно, отправился её провожать.

В это время произошла драка сокурсников Руслана по судоводительскому факультету с курсантами судостроительного факультета. В ней был убит друг Руслана Саша Рожков. Зная горячность Руслана и его преданность друзьям, можно с уверенностью предположить, что если бы Людмила не превозмогла болезнь и осталась дома, то эта драка закончилась бы для него трагически.

Опасаясь возможной мести курсантов-судоводителей за смерть друга, Министерство морского флота в январе 1950 г. приняло решение о переводе группы, в которой учился Руслан, в Херсонское мореходное училище. Вместе с ними (скорее всего для отвода глаз) перевели и группу эстонских курсантов.

В Херсоне Руслана и его сокурсников настигла новая беда: выяснилось, что многие из переведённых из Таллинна больны туберкулёзом. Сказались, очевидно, послевоенный голод и холодные, сырые помещения кубриков и учебных классов. У Руслана в лёгких обнаружили две каверны размером в 5-ти и 2-х копеечные монеты.

Узнав о поставленном диагнозе, Руслан пишет Людмиле в Таллинн прощальное письмо: *у меня открытая форма туберкулёза и, чтобы тебя не заразить, мы больше никогда не увидимся.* Для лечения его направили в туберкулёзный диспансер, в Москву.

Людмила, несмотря на опасность заражения, досрочно сдаёт сессию и приезжает к нему в Москву, чем спасает Руслана во второй раз.

Произошло это так. В июне врачи тубдиспансера назначили Руслану искусственный пневмоторакс – поддувание лёгких. После этой процедуры вентиляционная функция лёгких нарушается, они сдавливаются, возникает дефицит кислорода, дыхательная недостаточность. От туберкулёза человек излечивается, но в море дорога закрывается навсегда. Такая беда случилась со многими сокурсниками Руслана. Он же был настроен категорично: либо стану здоровым и буду плавать, либо мне не жить. Убежав из диспансера на свидание к приехавшей из Таллинна Людмиле, Руслан простыл. Пневмоторакс ему отменили, заменив процедуру лечением с трудом добытыми антибиотиками, затем отправили долечиваться в туберкулёзный санаторий под Ленинградом.

Находясь в разлуке с любимым и всей душой желая его выздоровления, Людмила вяжет Руслану тёмно-синий шерстяной свитер. С тех пор её любящими и заботливыми руками с большим вкусом связано и сшито множество вещей – сначала для Руслана, потом для детей и внуков. Они не только согревают тело, в них сохраняется тепло щедрой души жены, матери и бабушки.

Итак, туберкулёз побеждён, медкомиссия успешно пройдена, путь в море открыт.

Вернувшись из санатория в Херсонскую мореходку, Руслан обнаружил, что его не ждали: забыли поставить на довольствие и выделить место в кубрике. Пришлось некоторое время спать в кладовке со швабрами и вёдрами, еду из столовой ему приносили сокурсники.

Несмотря ни на что, он летом 1951 года сдал экзамены и защитил штурманский диплом. Затем последовала шестимесячная офицерская военно-морская стажировка в Севастополе и, наконец, распределение в Северное морское пароходство.

Отец Людмилы, Андрей Васильевич, был против того, чтобы средняя дочь связывала свою судьбу с моряком: *«У них нет дома, они вечные скитальцы и в каждом порту новая жена»* – отговаривал он дочь. Мать

Руслана, Евгения Ефимовна, тоже не жаловала будущую невестку. Но их любовь была сильнее запрета родителей и все трудности им казались преодолимыми.



*После защиты диплома.  
Москва, 1951 год.*



*На военно-морской  
стажировке.  
1951 г.*



*Отец и сын Игрицкие.  
Москва,  
1950 год*

18 февраля 1952 года в Москворецком ЗАГС'е Москвы Руслан и Людмила, прилетевшая к нему на зимние каникулы (она училась уже на 4 курсе), стали мужем и женой.



*Людмила и Руслан.  
Москва. 1951 год.*

Каникулы пролетели быстро, и молодая жена была вынуждена снова расстаться с мужем и вернуться на учёбу в Таллинн. Руслан оставался в Москве, чтобы через Министерство морского флота (ММФ) добиться назначения на работу вместо Архангельска в Мурманск. Это было для него принципиально, поскольку получить диплом штурмана, а затем диплом капитана дальнего плавания можно было, только работая штурманом на судах, совершающих дальнее плавание.

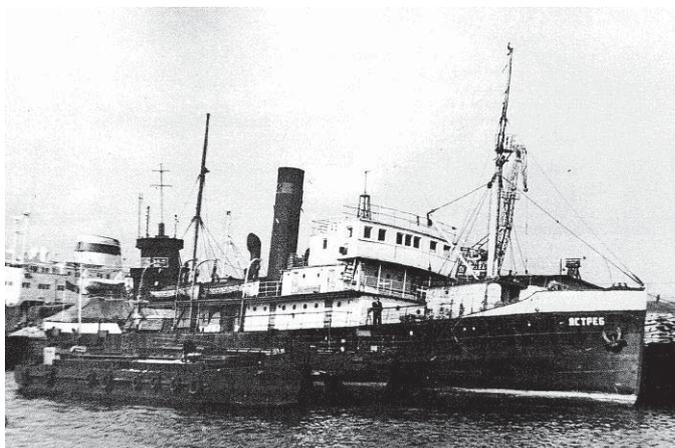
В Северном морском пароходстве (СМП), находившемся в Архангельске, такие плавания совершали суда заграничного плавания. Но у Руслана визы не было, поскольку его отец, Борис Васильевич Игрицкий, был в 1937 году исключён из партии за связь с «врагами народа», а до реабилитации 1956 года оставалось ещё 4 года.

В Мурманском Государственном морском пароходстве суда ходили не только за границу, но и в Арктику, что также считалось дальним плаванием, но не требовало наличия визы. Да и работать в Мурманском пароходстве считалось престижнее, чем в СМП.

***МУРМАНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОВОДСТВО.  
НАЧАЛО РАБОТЫ***

Молодой моряк добился своего: ему дали направление в Мурманск. В мае 1952 года Руслан Игрицкий вступил на борт теплохода «Ястреб» Мурманского пароходства. У него не было достаточного плавательного стажа, и для того, чтобы стать полноправным «лицом командного состава морских судов» (т.е. получить рабочий диплом штурмана малого плавания) ему предстояло его «выплавать», прослужив два месяца в должности матроса. Работа кочегаром в период практики после 2 курса училища в плавательный стаж не засчитывалось.

А Людмилу, верную подругу будущего капитана, жизнь снова проверяла на стойкость и преданность мужу-моряку. В июле 1953 года она окончила Таллиннский политехнический институт, получила диплом и распределение в Йошкар-Олу. Но поехала, конечно, в Мурманск, к Руслану. На работу без направления и прописки её не брали. Жилья не было.



*Пароход «Ястреб».  
Баренцево море,  
Кольский залив  
1960 г.*

Первое время жили на пароходе «Селенга», стоявшем в ремонте. Перед уходом в длительный арктический рейс Руслан устроил Людмилу к знакомым в общежитие. Людмила продолжала упорно искать работу и, наконец, была принята в лабораторию тыла Северного флота. Предприятие располагалось в отдалённом районе Мурманска (на «Бензинке»), и добраться туда можно было только на рабочем поезде, уходившем в 6 часов утра.



*Людмила в Мурманске.  
Начало тяжёлой, но счастливой  
жизни.*

Жильё ей удалось снять в частном доме – кладовку для дров с маленьким окном. Никаких удобств, естественно, не было. Наступила полярная осень, ударили морозы. За водой приходилось ходить на колонку, взбираясь на обледеневшую гору. Там же она стирала бельё. Людмиле не было известно, когда муж должен возвратиться в Мурманск – арктические рейсы были засекречены. Руслану, не знавшему о новом месте жительства жены, удалось найти её с помощью знакомых.

Но молодым даже такое пристанище не смогло стать постоянным домом: узнав, что Людмила ждёт ребёнка, хозяйка отказала им в жильё. К счастью, пароходство начало проявлять хотя бы минимальную заботу о семейных работниках, и Игрицким, как и ряду других семей, выделили каюту в трюме плавмастерской. А моряк снова ушёл в рейс.

В январе 1954 г. при пароходстве решили создать теплотехническую лабораторию. Людмилу приняли на работу на должность инженера-теплотехника, а уже в мае назначили начальником теплотехнической лаборатории, которую она должна была создавать практически на пустом месте. В выделенном под новое подразделение помещении – подвале

жилого дома в Терском переулке – пол из-за подъёма грунтовых вод пребывал в двух состояниях: зимой это был толстый слой льда (а зима в Заполярье 9 месяцев), летом – слой воды. Катастрофически не хватало оборудования, химической посуды, реактивов.

Несмотря на все трудности, Людмила Андреевна со свойственными ей умом и энергией смогла набрать необходимый штат сотрудников и организовать работу первой теплотехнической лаборатории Мурманского пароходства.

Забываясь о здоровье будущего ребенка, она поехала в Таллинн к родителям, где родилась дочь, названная Мариной («морская» - как ещё могли назвать дочь моряка!) и снова вернулась на работу в Мурманск, чтобы строить жизнь рядом с мужем. Мама привезла дочь в их каюту на плавмастерской, благо в ней было 6 коек.

Младшую дочь Зорю, родившуюся в 1960 году, привезли уже в комнату, выделенную Игрицким в двухкомнатной квартире со всеми удобствами. Эта восемнадцатиметровая комната казалась молодой семье раем.

Поскольку жильё в Мурманске всё ещё было большим дефицитом, Игрицкие по своей доброте длительное время делили свою комнату с друзьями – семьей Ваньчиковых, у которых также был первенец – Олег.

Глава семьи – Александр – будущий капитан дальнего плавания рыболовецкого флота, в то время был штурманом и, как и Руслан, на полгода уходил в рейсы. Его жена, тоже Александра, в то время студентка педагогического института, впоследствии – директор одной из гимназий

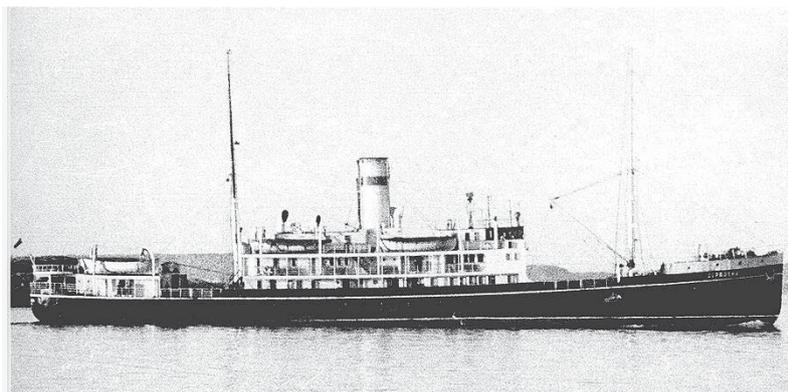


*В отпуске со старшей дочерью  
Мариной.  
1955 г.*

Мурманска, Заслуженный учитель Российской Федерации Александра Прокофьевна Ваньчикова. Вместе с Людмилой и детьми они ждали возвращения из рейсов своих мужей-моряков.

Будучи начальником теплотехнической лаборатории, Людмила Андреевна подчас была вынуждена заниматься вопросами, касающимися работы всего пароходства, решение которых требовало не только специальных знаний, но и умения отстаивать своё мнение во властных инстанциях.

Все суда Мурманского пароходства – и пароходы, на которых ходил Руслан, и ледоколы «Ленин» и «Ермак», и ледорез «Фёдор Литке» – работали в те годы на угле. Причём использовался уголь, добываемый на шахтах Шпицбергена. Причиной использования этого угля являлось то обстоятельство, что на основании международного Договора о Шпицбергене от 09.02.1920 г. СССР «...имел право свободного доступа на архипелаг для занятия судоходными, промышленными, торговыми и коммерческими операциями на условиях полного равенства» и вёл добычу угля на этом острове с начала 30-х годов. Ввиду необходимости использования этого угля в народном хозяйстве страны и определенных политических интересов Министерство морского флота СССР обязывало Мурманское пароходство использовать на своих судах именно этот уголь. Однако он обладал целым рядом недостатков, в частности – низкой калорийностью и высокой зольностью, что вызывало нарушения режима работы паросиловой установки, отрицательно сказывалось как на эффективности работы судов, так и на здоровье экипажа.



*Пароход «Державин».  
1950-е годы*

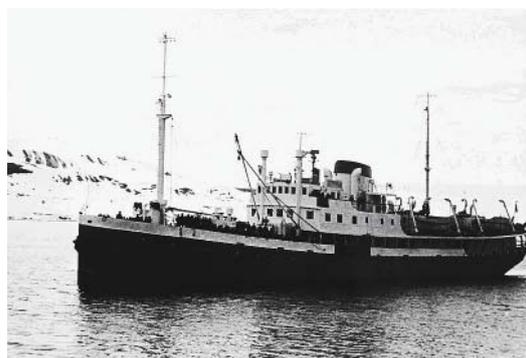
*Пароход «Илья Репин»*



*Пароход «Вологда»*

Людмила Андреевна доказывала, что этот шпицбергенский уголь не годится для использования на судах в Арктике и должен быть заменён более высококалорийным, добываемым на месторождениях Воркуты. Для уточнения характеристик угля она была направлена в командировку на Шпицберген. Пришлось ей побывать и в Воркуте, откуда шёл высококалорийный качественный уголь. И только через Центральный комитет партии Коми АССР удалось добиться разрешения снабжать суда Мурманского пароходства воркутинским углём. Навсегда запомнилось ей общение с начальником топливного отдела Министерства морского флота, на барский рык: *«Ты будешь делать то, что я прикажу»* она ответила: *«Мне не прикажете, если не докажете»*. И, после изложения своих аргументированных доводов, услышала: *«Извини, курносыя, ты права»*.

*Грузопассажирский пароход  
«Сестрорецк», работавший на линии  
Мурманск-Баренцбург*



Очень серьёзным стал вопрос об использовании четырёххлористого углерода для протирки приборов на судах серии «Капитан Белоусов». Его испарения высокотоксичны и представляют большую опасность для здоровья человека. Людмиле Андреевне вновь пришлось добраться до производителя препарата в Сталинграде и, получив необходимую

техдокументацию, доказывать пароходству его вредность. В результате судовые электромеханики стали протирать приборы спиртом.

Суровый заполярный климат мог неблагоприятно сказаться на здоровье детей, и по совету педиатров Людмила Андреевна с дочерьми переехала в Таллинн, где с 1963 г. работала инженером-теплотехником в лаборатории Эстонского морского пароходства. В 1981 г., когда подросли дети, Людмила вернулась на работу в Мурманское пароходство в конструкторское бюро, а в 1983 году перевелась во вновь образованную санитарно-промышленную лабораторию, где и проработала инженером до выхода на пенсию в 1992 г.

Людмила Андреевна имеет множество грамот и благодарностей, награждена медалями «Ветеран труда» и «300 лет российского флота».

Руслан Борисович накапливал профессиональный опыт арктического мореплавания, пройдя путь от матроса 1 класса до капитана дальнего плавания. Он ходил штурманом на пассажирских судах «Илья Репин», «Вологда», «Державин», «Сестрорецк», транспортах «Александр Суворов», «С.А.Леваневский», «Кашира», «Художник Крайнев». Работая на них, Игрицкий перенимал опыт прославленных полярных капитанов.



*Пароход «Александр Суворов»*

Своими первыми «арктическими» наставниками Руслан Борисович считает капитана Александра Ивановича Дубинина, под руководством которого работал на пароходе «Александр Суворов» в арктическую навигацию 1953 года, и легендарного капитана Анатолия Алексеевича Качараву, с которым ходил штурманом на ледокольном пароходе «С.А.Леваневский».

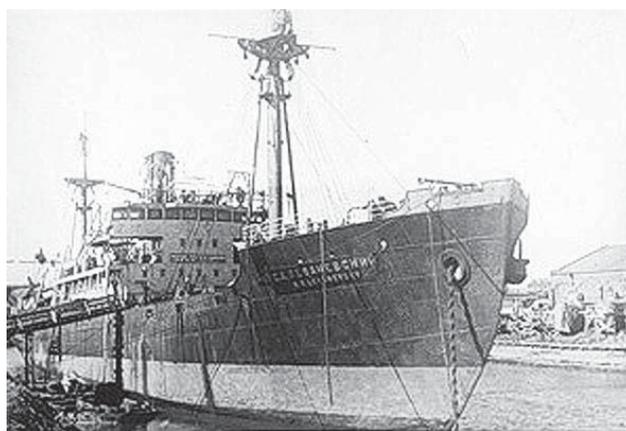
Морская служба капитана Игрицкого полна ярких событий, достойных подробного описания. Вот некоторые из них.

В арктическую навигацию 1953 года, ещё будучи штурманом, он участвовал в первом экспериментальном рейсе в Арктику к устью реки Яна под руководством капитана А.И.Дубинина на пароходе «Александр Суворов». Это судно типа «либерти», построенное США в годы Второй мировой войны, конструктивно непригодно для плавания в арктических льдах. Но в 50-е годы суда типа «либерти» были самыми крупными в составе торгового флота СССР, а на Яну требовалось срочно завезти большое количество горюче-смазочных материалов. На обратном пути в Мурманск экипаж парохода «Александр Суворов» предпринял попытку спасти английский пароход «Birmingham» с грузом леса из Игарки, севший на мель у мыса Ратманова (архипелаг Новая Земля); но по указанию руководства Минморфлота операция была приостановлена, экипаж английского парохода забрали на борт и доставили в Архангельск.

Будучи штурманом на ледокольном пароходе «С.А.Леваневский», капитаном которого был легендарный Анатолий Алексеевич Качарава, Руслан ходил в рейсы по снабжению полярных станций архипелага Земля Франца Иосифа, на зверобойный промысел в Белое море.



*Капитан А.А.Качарава*



*Пароход «С.А.Леваневский»*

До 1956 года – года реабилитации отца и открытия после этого визы – Руслан в летне-осенний период работал штурманом на судах, снабжавших

полярные станции в Баренцевом и Карском морях (в те годы о круглогодичной навигации в Западном районе Арктики ещё не помышляли), а зимой – на каботажных судах, обслуживавших побережье Кольского полуострова. Выгрузка материалов на необорудованный берег в местах расположения полярных станций производилась практически вручную, на катерах и кунгасах, а дальше по берегу – на деревянных настилах, санях или просто волоком.



*Судовые плавсредства – кунгас и катер «Петушок», используемые для разгрузки парохода «С.А. Леваневский». 1954 г.*



*Выгрузка на необорудованный берег. Остров Земля Александры, архипелаг Земля Франца-Иосифа. 1954 г.*

Идея использования металлических понтонов вместо деревянных кунгасов появилась у Р.Б. Игрицкого ещё в 1954 году, когда он служил третьим помощником капитана на теплоходе «С.А. Леваневский».

Произошло это следующим образом. Прогуливаясь в Игарке близ аэропорта, Руслан обратил внимание на понтоны, с которых заправлялись гидросамолёты. Во внутренний резервуар этих понтонов закачивалось топливо. Ему сразу пришла мысль: почему бы не использовать их вместо деревянных кунгасов – ведь для этого достаточно будет только срезать сверху ненужные конструкции.

С этим предложением Игрицкий, тогда ещё комсомолец, выступил в Мурманске на партийно-хозяйственном активе. На следующий день он

был приглашён к начальнику Мурманского пароходства, в кабинете которого находился и его заместитель по эксплуатации Савочкин.



*Р.Б.Игрицкий -  
штурман  
ледокольного  
парохода  
«С.А.Леваневский»  
Полярная станция  
Нагурская,  
Остров  
Александры,  
Земля Франца-  
Иосифа.  
1954 г.*

Изложив свои соображения о возможной эффективности своего предложения, Руслан передал им заготовленный ранее эскиз будущего понтона.

Руководству пароходства идея понравилась, и с 1957 г. при выгрузке судов-снабженцев на необорудованный причал полярных станций вместо старых деревянных кунгасов стали применяться в качестве судовых плавсредств плоскодонные металлические понтоны, грузоподъёмность которых составляла 50 тонн.



*Карское море.  
Полярная станция  
Стерлигово. Доставка  
груза на  
гладкопалубном  
металлическом  
понтоне.  
1964 г.*



*Пароход «Кашира» в канале Ньиве-Ватервег.  
Роттердам, Нидерланды.  
29 мая 1974 г.*

После открытия  
визы в 1956 году  
Руслан Игрицкий  
совершил свой  
первый заграничный  
рейс из Мурманска в  
Великобританию  
(порт Чатам) в  
качестве старпома  
парохода «Кашира»,

капитаном которого был замечательный человек Борис Михайлович Хирхасов.



**КАПИТАН  
ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ**



*«Мста» в порту Архангельск.  
1958г.*

парохода «Мста», на котором он с 1958 года работал старшим помощником, затем исполняющим обязанности капитана под началом своего друга, капитана дальнего плавания Германа Дмитриевича Буркова.

Пароход «Мста» в летний период выполнял функции арктического судна-снабженца, обеспечивая грузами полярные станции, расположенные на побережье и островах Карского моря.

В 1959 году пароход был поставлен на капитальный ремонт на Рижский судоремонтный завод (СРЗ). За два года судно претерпело значительные изменения: твердотопливные котлы были переоборудованы

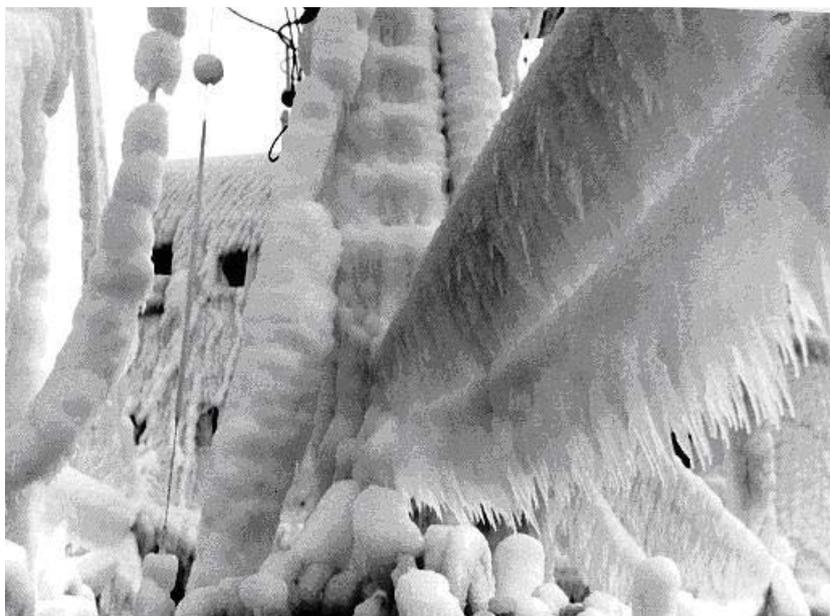


*Капитан дальнего плавания  
Р. Б. Игрицкий.  
1963 г.*

для работы на жидком топливе, по инициативе капитана и экипажа были изменены конструкция средней надстройки и конфигурация грузовых помещений судна, увеличена грузоподъемность верхней палубы, улучшены обитаемость судна и его архитектура. Интерьер жилых помещений судна капитан Р.Б. Игрицкий выбирал лично.

За выполнение работ по переоборудованию «Мсты» Рижский судоремонтный завод был награжден в 1961 году серебряной медалью ВДНХ, а материалы проекта и фотографии судна экспонировались в одном из павильонов выставки.

Став капитаном, Руслан Борисович почувствовал необходимость получения высшего образования. В 1958 г. он поступил, а в 1963 г. закончил судоводительский факультет Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала Макарова (ЛВИМУ), получив диплом инженера-судоводителя.



*Теплоход «Мста» после шторма (обледенение снастей судна). Баренцево море. Февраль 1962г.*

В 1964 году капитан Р.Б. Игрицкий впервые в Арктике произвел с борта парохода «Мста» выгрузку на припайный лёд необходимого оборудования и продуктов для полярной станции острова Русский. Через 15 лет группе специалистов и руководителей морского флота за внедрение этой новой технологии разгрузки в Арктике присуждена Государственная премия СССР. Однако... в списке награжденных имени автора этой

технологии не было. Несмотря на превратности судьбы, работа в Арктике шла своим чередом.

В 1965 году Руслану Борисовичу было присвоено звание «Лучший капитан Министерства морского флота СССР».

*«Мста» у припая.  
Остров Русский,  
Карское море.  
Сентябрь 1964 г.*



*«Мста» в устье реки Эйвон.  
Бристольский залив, Великобритания,  
1965 г.*

Благодаря своему опыту, знаниям, спокойному и доброжелательному отношению к людям капитан Игрицкий пользуется уважением членов экипажа и работников Мурманского морского пароходства. Он всегда сдержан, корректен, умеет находить общий язык и строить отношения с персоналом береговых служб портов, в которые заходит судно под его командованием.

Как известно, капитан в рейсе всё должен решать сам. И многое тут зависит не только от его деловых, но и моральных качеств. Когда требуется действовать решительно, без промедления, когда от его решения зависит не только судьба судна, груза, но и судьбы вверенных ему людей – капитан Игрицкий всегда принимает верное решение.

В канадском порту Монреаль с 1840 года существует очень интересная традиция: капитану судна, первым в наступившем году пришедшего из Европы в Монреаль, преодолев зимнюю штормовую Северную Атлантику и форсировав залив и льды реки Святого Лаврентия, вручается почётный приз «Золотая трость».

Зимой на реке Святого Лаврентия навигация официально и фактически прекращалась, только местные суда совершали, если позволял лёд, редкие каботажные рейсы между портами реки. Таким образом, учреждая приз, Канада стимулировала наиболее раннее открытие навигации и приток грузов из Старого Света в крупнейший порт страны – Монреаль. В преддверии первого января на реке Св. Лаврентия среди судов, идущих в Монреаль, происходят настоящие гонки.

Первым из советских капитанов в самом напряжённом за всю историю почётных призов Монреаля рейсе получил в 1966 году «Золотую трость» капитан дизель-электрохода «Индигирка» А.Ф. Пинежанинов.

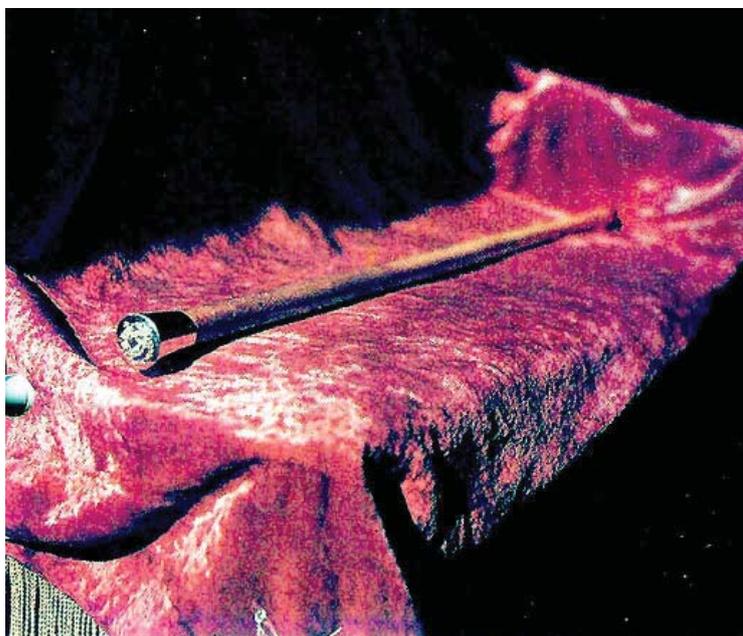


*Теплоход «Леонид  
Леонидов» у причала №62  
порта Монреаль*

А в январе 1968 г. приз «Золотая трость» завоевал экипаж возглавляемого капитаном Р.Б. Игрицким теплохода «Леонид Леонидов».

Победа в соревновании с датским судном «Тора Дан», более мощным и лучше оснащённым, чем теплоход «Леонид Леонидов», далась нелегко. Судьба гонки была в руках старшего механика Е.Тарасова и машинной вахты. И они не подвели своего капитана. Выиграв в тяжёлой борьбе, экипаж теплохода «Леонид Леонидов» поднял международный престиж советского торгового флота, Мурманского морского пароходства, линии «Арктик Лайн».

*Почетный приз порта  
Монреаль  
«Золотая трость»*



*Торжественный приём на борту теплохода «Леонид Леонидов».*

*Слева направо: капитан теплохода Игрицкий Р. Б., Генеральный директор порта Монреаль, Президент Ассоциации портов Северной Америки Guy Beaudet и мэр города Монреаль Yvan Drapeau. 8 января 1968 г.*

Это была вторая «Золотая трость», завоёванная советскими моряками, но не последняя для мурманских капитанов: в 1969 г. приз завоевал капитан парохода «Грумант» М. К. Сиськов, в 1973 г. — капитан теплохода «Павлик Ларишкин» Э. И. Купри, в 1979 г. победителем стал капитан С. М. Пустовойт на судне «Юта Бондаровская», в 1980 г. капитан Ю. Г. Коваленко на теплоходе «Немирович-Данченко».

Победителей приветствовали на причале восторженные жители города, репортёры, представители администрации порта и города Монреаль, различных торговых фирм и морских ведомств. Но это было в Канаде.

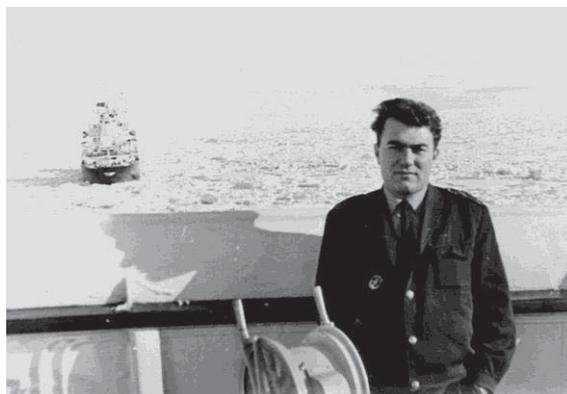
У нас в стране не было поздравлений от руководства парокходства, парткома и профсоюза. Позднее появилась короткая заметка в «Известиях», благодаря которой Людмила, родные и друзья узнали о происшедшем и поздравили Руслана Борисовича.



*На капитанском мостике  
теплохода «Леонид Леонидов».  
1968 г.*



*Руслан и Людмила с дочерьми.  
1968 г.*

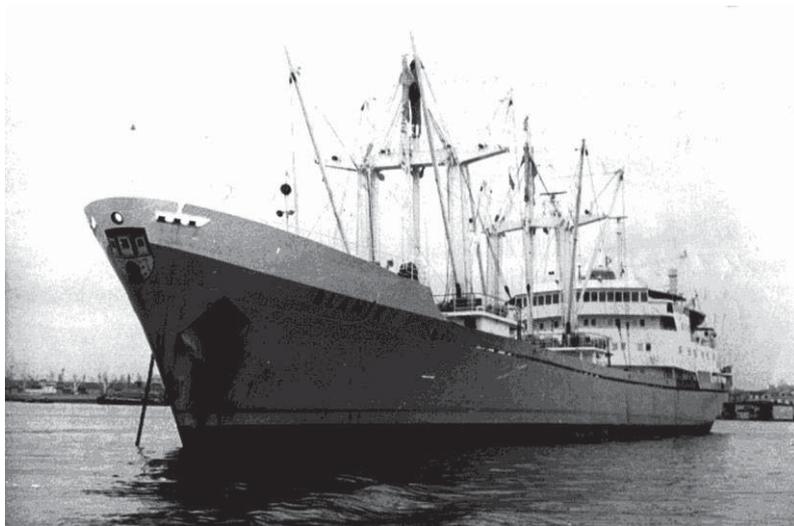


*Идем на восток в составе каравана.  
Борт теплохода «Леонид Леонидов»  
1968 г.*

Умение работать в сложных ледовых условиях, сочетая высокий профессионализм с разумным риском, позволило капитану Игрицкому в 1960-х годах производить на теплоходе «Леонид Леонидов» перевозку людей и техники для постов противовоздушной обороны и пограничных застав, создаваемых на арктическом побережье и островах Северного ледовитого океана.

Людмила использовала любую возможность, чтобы побыть вместе с мужем во время кратких стоянок или ремонта: брала отгулы, отпуск за свой счёт и прилетала в порт прихода судна, чтобы Руслан не чувствовал одиночества и оторванности от семьи. Когда дочери стали подрастать, брала их с собой, стремясь создать мужу во время стоянок судна домашнее тепло и уют.

В декабре 1971 года Руслана Борисовича откомандировали в Чехословацкую Социалистическую Республику для работы капитаном на судах чехословацкого морского пароходства «Плавба». Командуя судами под флагом Чехословакии до 1976 года, он доставлял, в частности, наше вооружение из портов Польши в Ирак и Индию.



*Теплоход «Blanik»  
Чехословацкого морского пароходства.  
1972 г.*

В годы работы в «Плавбе» у Руслана Борисовича появилась возможность брать с собой в рейсы Людмилу Андреевну, поскольку по законодательству ЧССР членам экипажей судов «Плавбы» разрешалось брать с собой в рейсы жён

(в отличие от СССР!), оплачивая валютой их питание на судне.

Путешествуя с мужем, Людмила Андреевна смогла познакомиться со многими странами: Индией, Кубой, США, Германией, Чехословакией, Польшей, Кувейтом, Панамой, Индонезией, Сингапуром.

В 1976 – 1978 годах Руслан Игрицкий работает линейным капитаном ледовой проводки в Штабе морских операций западного района Арктики на острове Диксон. Людмила за эти годы побывала в период своих отпусков в Арктике – на Диксоне и в Амдерме.

Задача капитана-наставника ледовой проводки – соотнести ледопробность судна с ледовой обстановкой, какой она виделась с самолёта.



*«Я не помню не одного случая, – вспоминает*

*Ледовая разведка в Арктике*

*Р.Б.Игрицкий – чтобы к нам были нарекания и претензии по части правильности наших рекомендаций. Нарекания были другого порядка: мало разведывательных полётов. Их не хватало по двум причинам: или самолёты требовали обязательного технического обслуживания, или экипажи самолётов исчерпывали свою санитарную норму полётов – 100 часов в месяц на каждого...».*

В 1975 году был поднят флаг на атомном ледоколе второго поколения «Арктика». Испытав атомоход в различных ледовых условиях традиционной трассы Северного морского пути в навигацию 1975-1976 г.г, капитан «Арктики» Ю.С.Кучиев высказал мнение о реальной возможности достижения столь мощным надводным судном Северного полюса.

Когда в 1977 г. в мировой прессе стали появляться материалы о планировании учеными США пассивного (в дрейфе) повторения ледоколом береговой охраны США пути Фритьофа Нансена на шхуне

«Фрам», Юрий Сергеевич, не допуская мысли о том, чтобы отдать первенство американцам, предложил руководству Министерства морского флота СССР идею похода на Северный полюс на атомном ледоколе «Арктика». Эта идея, давно обсуждавшаяся в кругах специалистов, была одобрена как моряками, так и руководством Администрации Северного морского пути.



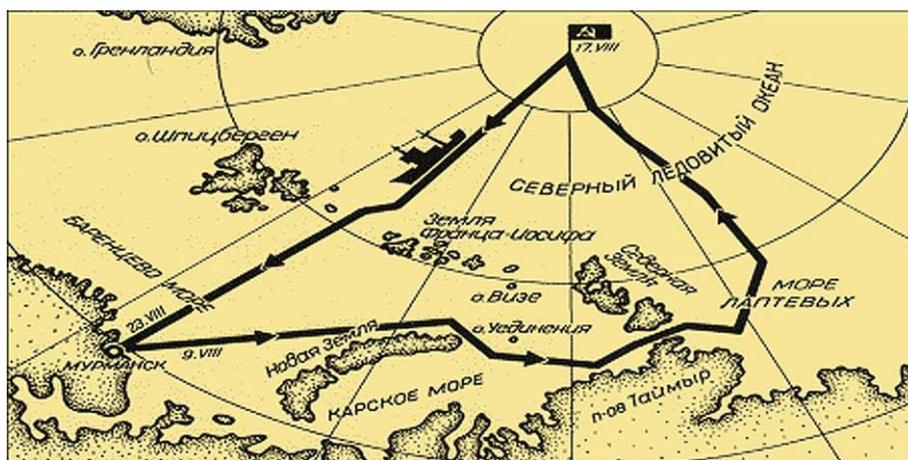
*Атомный ледокол «Арктика»*

Первый в мире высокоширотный экспериментальный научно-практический рейс надводного судна готовился в закрытом режиме.

После обсуждения, анализа метеопрогнозов, ледовой обстановки и гидрографических данных был выбран предложенный еще в начале XX века В.А.Русановым маршрут следования к Северному полюсу, предусматривавший использование так называемого «южного прохода» – выхода из Карского моря в море Лаптевых через пролив между Северной Землей и полуостровом Таймыр и вход в тяжёлые льды севернее Новосибирских островов.

В успехе проведения этого исторического рейса исключительно большую роль сыграла стратегическая ледовая разведка, которую с целью выбора оптимального пути следования атомного ледокола «Арктика» вели с воздуха в районе Северного полюса и на подходах к нему лётчики

Гражданской авиации вместе с опытными ледовыми капитанами и гидрологами. Одним из участников этих полетов был и Р.Б.Игрицкий.



*Маршрут похода атомохода «Арктика» к Северному полюсу.*

Насколько сложными были те полёты, вспоминает Руслан Борисович: *«Добирались к полюсу не по прямой. Низкая облачность, солнца не видно. Самолёт ледовой разведки идёт на высоте 50-100 метров. Приходилось пробивать облака, чтобы увидеть солнце и иметь возможность определиться. ... так и летали».*

Всего было выполнено 24 полёта к полюсу. Вылетали с аэродрома полярной станции Нагурская, расположенной на одном из островов архипелага Земля Франца-Иосифа. Как вспоминает Руслан Борисович, летали на самолётах ИЛ-14 Игарского авиаотряда. Секретность операции значительно усложняла работу ледовых разведчиков: самолёты не успели укомплектовать всем необходимым для надёжного обеспечения полётов оборудованием (гироскомпасы КС-6, автопилоты АП-6 и радары «Гроза-40»), комплектами ЗИП, не были получены высококалорийные пайки для экипажей.

Для проведения ледовой разведки во время рейса «Арктики» было выделено 5 самолётов. Некоторые самолёты задержались в Игарке при выполнении регламентных работ. В итоге вызывали самолёт из авиабазы порта Тикси, полёт откуда занимал в два раза больше времени, чем с острова Средний (где планировалось базирование самолётов ледовой разведки), что уменьшало время продуктивной работы. К 16 августа 1977

года с «Арктикой» работали только два самолёта авиаразведки ИЛ-14, а в конце маршрута использовался только вертолёт ледокола.

Несмотря на все трудности и нестыковки, атомоход «Арктика» успешно выполнил свою задачу и 17 августа 1977 года достиг вершины планеты, потратив 13 суток на совершение перехода по маршруту Мурманск — Северный полюс — Мурманск. За это время он прошёл 3852 морских мили, в том числе 1200 миль в торосистых многолетних льдах.



*Атомный ледокол «Арктика» на Северном полюсе.  
17 августа 1977 г.*



*Капитаны  
Р.Б.Игрицкий и Ю.С.Кучиев  
г. Мурманск, 2004 г.*

В июле 1983 года Руслан Борисович был командирован в Финляндию для приёмки построенного на верфи Вяртсиля теплохода «Архангельск» — одного из семейства многоцелевых ледокольных транспортных судов серии СА-15 (типа «Норильск»). За оранжевый цвет корпуса моряки прозвали суда этой серии «морковками». Это современное судно, оснащённое по последнему слову техники, стало любимым судном капитана Игрицкого.

В 1983 году теплоход «Архангельск» под командованием капитана Руслана Борисовича прибыл в одноимённый порт. Жители города торжественно встретили своего «земляка» - новый красавец теплоход. Руслан Борисович рассказывает: «А вообще с Архангельском у меня

*связаны самые тёплые воспоминания. Именно отсюда я в 1947 г. впервые вышел в море на учебном судне «Каховский», здесь живут мои друзья».*



*Приёмка теплохода  
«Архангельск»  
Подъём флага СССР.  
Рапорт капитана  
консулу СССР в  
Финляндии.  
Июль 1983 г.*



*Теплоход «Архангельск»*

Осенью 1983г. в Восточном районе Арктики сложилась исключительно тяжёлая ледовая обстановка. В районе порта Певек в ледовый плен попало около 80 судов. Ледяной массив в проливе Лонга

Восточно-Сибирского моря толщиной в 2,5 – 3 метра блокировал подходы к мысу Шмидта и острову Айон.

Руководство Дальневосточного морского пароходства и Министерства морского флота предлагали оставить часть транспортных судов на зимовку в Чаунской бухте порта Певек. На помощь пришли моряки. Из Мурманска – атомные ледоколы «Арктика», «Сибирь», «Ленин» и дизельные – «Красин», «Капитан Сорокин», с востока – «Ермак» и «Адмирал Макаров». В Арктике все равны. Фирменным стилем мурманских судоводителей-ледокольщиков всегда было умение брать на себя ответственность в трудной ситуации и приходить на помощь другим судам.

Атомные ледоколы были далеко, дизельные находились в проливе Лонга с группой транспортов, зажатых льдами.

Операцию по выводу судов начали 18 ноября 1983 г., не дожидаясь подхода в район Певека атомных ледоколов, тем более, что три судна из семи находились на малых глубинах, недоступных атомоходам.

Учитывая сложность создавшейся ситуации и недопустимость потери времени, Чрезвычайный штаб Минморфлота поручил роль ледокола выполнявшему свою первую навигацию теплоходу «Архангельск», которым командовал Руслан Борисович.

Капитан Игрицкий завёл в Певек и вывел из Певека семь зажатых льдами судов, три из них провёл для зимовки в Тикси. Крупный рефрижератор Минрыбхоза «Гранитный» был зажат льдами на мелководье у острова Айон рядом с массивной стамухой<sup>1</sup>, при очередной подвижке льдов он мог быть прижат и раздавлен. «Архангельску» с большим трудом удалось обколоть рефрижератор, взять его на буксир и подвести к атомоходу «Ленин» для дальнейшей проводки.

Драматичность ситуации для теплохода «Архангельска» при выполнении задания Чрезвычайного штаба заключалась в том, что

---

<sup>1</sup> Стамуха – крупная восторшенная льдина или обломок айсберга на мели.

форштевень судна – носовая, наиболее подверженная ударам часть корпуса – был повреждён льдом ещё до начала этой операции, во время перехода в одиночном плавании из Кандалакши в Певек.

В итоге труднейшей ледовой операции 1983 года мурманские ледоколы вывели из Восточно-Сибирского моря около 80-ти судов. И только одно судно вывести не удалось: затонул теплоход «Нина Сагайдак» с грузом спиртного на борту. Все члены экипажа, к счастью, остались живы.

За участие в спасении судов из ледового плена экипаж теплохода «Архангельск» был награждён в 1983 году Почётным дипломом ЦК ВЛКСМ.

Опыт работы теплохода «Архангельск» при вызволении попавших в ледовый плен судов был учтён руководством Минморфлота СССР, и с тех пор «морковки» не раз использовались в качестве ледоколов не только в Арктике, но и на Балтике и в других замерзающих морях. Когда в феврале-марте 2011 года небывало тяжелый лёд сковал в Финском заливе около 150 судов, Руслан Борисович был направлен на Балтику в качестве капитана-наставника для помощи молодым капитанам, не имеющим опыта ледового плавания.



*В ледовый плен в акватории Финского залива попало около 150 судов. Март 2011 года.*

Работая в Канадской Арктике, капитан Игрицкий неоднократно по собственной инициативе оказывал помощь судам, попавшим в ледовый плен.

В 1984 году Р.Б.Игрицкий поднял вопрос об увеличении разрешённой арктической осадки на судах серии СА-15 и доказал безопасность такого увеличения, обобщив результаты своих рейсов по Северному морскому пути. В результате анализа представленных им данных Морской регистр СССР увеличил разрешённую арктическую осадку судов СА-15.



*Руслан и Людмила Игрицкие на берегу  
Кольского залива.  
На заднем плане – стоящий в заливе  
«Архангельск»  
1984 г.*

В декабре 1990 г. теплоход «Архангельск» под командованием Р.Б. Игрицкого, следуя из Дудинки в Мурманск с грузом металла Норильского комбината, попал в Баренцевом море в жестокий шторм. Качка на смешанном штормовом волнении («толчее») была стремительной, период составлял 8-9 сек. Крепление груза в трюмах могло не выдержать столь интенсивной динамической нагрузки, возникла угроза срыва с фундаментов судовых механизмов. Стараясь уйти от шторма, капитан Игрицкий принял решение заходить в

Кольский залив через Кильдинскую салму – очень узкий пролив между островом Кильдин и материком. Ширина пролива в судоходной части менее 100 м, длина «Архангельска» – 177 м, ширина судна – 24,5 м. Лоция

разрешала проход салмы только судам водоизмещением не более 1 500 т., а водоизмещение «Архангельска» составляло 31 000 т. Во избежание запрета прохода со стороны контролировавших пролив береговых постов ВМФ пришлось указать величину водоизмещения судна в 20 раз меньше действительной.

Проходили Кильдинскую салму в метельную полярную ночь при полном отсутствии видимости, только по радарам. Прошли благополучно, но в штабе Северного флота вначале не поверили удачному завершению такой (по их мнению) авантюры, а потом очень обиделись.

В 1993 году теплоход «Архангельск» должен был по окончании ледохода на Енисее открыть летнюю навигацию на Дудинку. 26-27 июня судно под командованием капитана Игрицкого подошло к припаю Енисейского залива, который ещё не вскрывался, и остановилось в ожидании ледокола. Однако с ледоколами сложилась чрезвычайная ситуация: атомоходы были в ремонте, а дизельные ледоколы оказались без бункера – не завезли топливо на Мурман. Подход ледокола ожидался не ранее, чем через 10-12 дней. В то же время на металлургических комбинатах Кольского полуострова заканчивалось сырьё (руда и фэйнштейн), производимое в Норильске.

Толщина припая составляла 90-120 см, а суда серии СА-15 рассчитаны на самостоятельное преодоление ледовых массивов толщиной до 100 см.

Капитан Игрицкий принял решение попробовать форсировать припай Енисейского залива самостоятельно. Риск повреждения судна при такой работе был значительным. Механико-судовая служба ММП требовала прекратить попытки судна пробиться, руководство пароходства не давало ни команды на осуществление этой операции, ни прямого запрета.

Припайные льды были пройдены теплоходом «Архангельск» за 44 часа, при этом никаких повреждений судно не получило. Швартовка к

причалу длилась не более часа<sup>2</sup>, что позволило не только сэкономить время, но и сберечь силы людей, работавших в период швартовки на палубе при сильном ветре и 40-градусном морозе.

Беспрецедентный на тот момент факт самостоятельного форсирования транспортным судном припая Енисейского залива и мастерская швартовка в порту Дудинка ещё раз подчеркнули как большие потенциальные возможности судов серии СА-15 при работе во льдах, так и богатый опыт и бесстрашие капитана Игрицкого.

В длительных рейсах очень важна не только слаженность в работе, но и организация бытовых условий на судне. Забота об экипаже, стремление облегчить нелёгкую морскую жизнь и работу – постоянная забота капитана Игрицкого. Ведь капитан на судне в длительном плавании подобен руководителю небольшого изолированного государства, который не только принимает все жизненно важные решения, но и несёт ответственность за их выполнение.



*В день золотой свадьбы  
Руслан и Людмила  
получили поздравление от мэра Москвы  
2002 г.*



*На борту теплохода «Кола»  
2004 г.*

В 1992 году российским морякам было разрешено брать в рейсы жён. Руслан всегда хотел, чтобы Людмила увидела мир вместе с ним.

Людмила совершила с Русланом на теплоходе «Архангельск» два кругосветных плавания по маршруту Арктика – Дальний Восток –

---

<sup>2</sup> Обычно зимняя швартовка к причалу Дудинка в пресноводном льду Енисея, который крепче морского, длилась 3-4 часа.

Камчатка – Сахалин – Южная Корея – Таиланд – Сингапур – Япония – США, при этом судно дважды проходило Панамским каналом и один раз Суэцким.



*Руслан и Людмила на фоне флага с памятной надписью.*

Когда теплоход «Архангельск» находился в японском порту, экипаж вручил верной подруге капитана в её день рождения японский флаг с трогательной надписью: **«Людмиле Андреевне, мужественно разделяющей все превратности и трудности морской жизни с мужем капитаном и доблестным экипажем т/х «Архангельск». Порт Наха, остров Окинава».**

Любовь Людмилы, её верность и беззаветная преданность Руслану, уважение к выбранной им нелёгкой для жены профессии моряка, мужественность в преодолении тягот, забота о его здоровье, умение долгими месяцами ждать, решать все бытовые проблемы, заниматься воспитанием детей, затем внуков, оставаясь очаровательной женщиной, радушной хозяйкой – всё это сыграло значительную роль при воплощении мечты Руслана Борисовича – стать капитаном дальнего плавания и позволило ему оставаться на капитанском мостике более полувека. Свои заслуги перед торговым флотом, свои награды и звания он по праву разделяет с любимой женой и соратником *Людмилой Андреевной Игрицкой*.

*Людмила Андреевна и Руслан  
Борисович на юбилее  
Мурманского морского  
пароходства.  
Мурманск  
2004 г.*



*Теплоход «Кола»  
у берегов Бразилии.  
Март 2007 г.*

После развала Советского Союза в 1992 году для Людмилы Андреевны настал один из самых тяжёлых моментов в её жизни, момент выбора - какое гражданство избрать: эстонское или российское?



*Руслан и Людмила  
у памятника «Русалка».  
Пирита, Таллинн,  
Эстония, 1960 г.*

Эстония – страна, где она родилась, где родились её дети, где она училась, встретила свою единственную любовь, где покоится прах её родителей, где у них с Русланом прекрасная квартира – или Россия, откуда родом её муж, где живут её дети и внуки, где она в настоящее время живёт. На решение остаться российской гражданкой повлияла работа Руслана – капитану дальнего плавания нежелательно иметь жену с гражданством другой страны.

И как ни больно было отказываться от права быть гражданкой Эстонии, ради работы мужа Людмила Андреевна выбрала Россию, давно уже ставшую её второй Родиной.

Мурманск – этот северный город навсегда остаётся в душе прославленного ледового капитана Руслана Борисовича Игрицкого и его жены Людмилы Андреевны. На вопрос журналиста, не вреден ли ей суровый климат Заполярья, Людмила Андреевна ответила: *«Мне всегда хорошо там, где со мной рядом Руслан»*.



*Лето в любимом городе.  
Мурманск, площадь Пять углов.  
1980 г.*



*Руслан и Людмила  
у памятника морякам, погибшим в мирное  
время.  
Мурманск, 2004 г.*

В декабре 1964 года на Ямале<sup>3</sup> было открыто первое нефтегазоконденсатное месторождение. Освоение месторождений Ямала, начавшееся в 80-е годы прошлого века, продолжается поныне. Здесь построены десятки буровых установок, для чего ежегодно доставлялись тысячи тонн грузов. Однако транспортные магистрали здесь отсутствуют,

<sup>3</sup> Ямал в переводе с ненецкого – край земли.

доставка по воздуху требует огромных затрат, поэтому оставался единственный путь – по морю.

Сроки навигации в Карском море ограничены, а глубины у побережья Ямала – незначительны, так что в летнее время транспортные суда вынуждены вставать на якорь в нескольких милях от берега и производить рейдовую выгрузку, которая является весьма трудоёмкой и нередко прерывается из-за непогоды. Большие сложности представляет в этом случае и доставка на берег крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Единственным и наиболее удачным, как оказалось, выходом явилось освоение выгрузки на припай. Такой алгоритм выгрузки судов, осуществимый лишь в ранневесенний период, когда припайный лёд ещё прочен, исключает промежуточные операции по переброске груза с судна на баржу или понтон, что сокращает время разгрузки судна в 2 – 3 раза, обеспечивает сохранность груза, и даёт весьма существенную экономию.



*Порт Сабетта  
на карте*

Со второй половины 80-х годов капитан Р.Б.Игрицкий на судах серии СА-15 (теплоходах «Архангельск», «Кола», «Юрий Аршеневский», «Капитан Данилкин») неоднократно производил доставку и выгрузку тяжёлого бурового оборудования, транспортной техники на припай полуострова Ямал в районы разведки месторождений газа и нефти.

В 2012 году на восточном побережье Ямала (западный берег Обской Губы) началось строительство нового крупнейшего арктического порта Сабетта, предназначенного для обеспечения перевалки углеводородного сырья Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения на Ямале и поставок природного газа, нефти и газового конденсата морским транспортом в страны Западной Европы, Северной и Южной Америки и страны Азиатско-Тихоокеанского региона.



*Строительство порта  
Сабетта.  
Вид с вертолета.  
2012 г.*

*Строительство порта  
Сабетта.*



Строительство порта осуществляется с нуля, практически «в чистом поле». Период навигации, позволяющий доставлять сюда на судах из Мурманска и Архангельска по чистой воде тяжеловесные грузы, составляет всего три-четыре месяца. Руслан Борисович неоднократно

доставлял на Ямал грузы, предназначенные для сооружения причалов порта Сабетта и вновь создаваемой инфраструктуры. Приходилось ему доставлять бетонные блоки и для строительства взлётно-посадочной полосы международного аэропорта «Сабетта».



*Ямальский  
аэропорт Сабетта  
теперь может  
принимать  
международные  
рейсы.  
2015 г.*

Поскольку по окончании строительства порт Сабетта должен, в соответствии с планами, эксплуатироваться круглогодично, большое внимание в процессе строительства уделяется дноуглубительным работам.

Углубление и расширение акватории морского порта для подхода гружёных судов к причалам в Сабетте производили дноуглубительные суда Королевства Нидерланды («Utrecht», «Geopotes 15» и «Vox Maxima»).



*Судно «Vox Maxima»*

Руслан Борисович, как опытный ледовый капитан, с 2012 по 2014 годы работал лоцманом на этих судах.

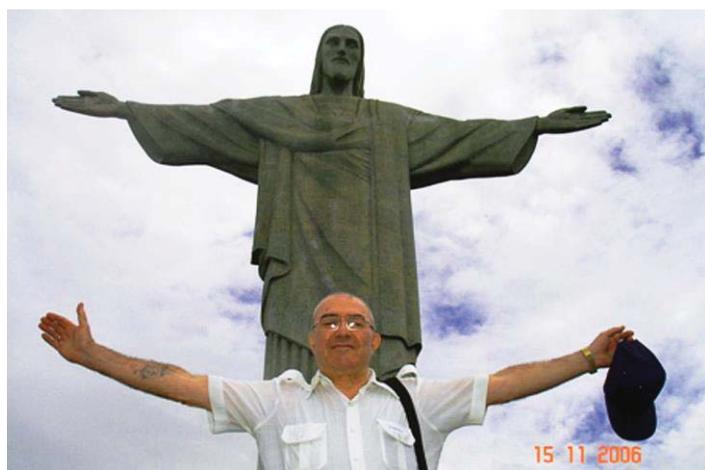
В качестве ледового лоцмана капитан Р.Б.Игрицкий многократно осуществлял ледовую проводку иностранных судов в районе полуострова Ямал (Байдаракская губа, Харасавей, Сабетта и др.), где из-за мелководья, сложного рельефа донных отложений и глубокого промерзания в зимний период без помощи опытного ледового капитана не обойтись.



**СОХРАНЕНИЕ ПАМЯТИ  
АРКТИЧЕСКИХ ПЕРВОПРОХОДЦЕВ**

В свои 85 лет Руслан Борисович по-прежнему молод душой и сердцем. Сформировавшееся в юности и определившее всю его жизнь желание *«овладеть морской специальностью и работать в рядах нашего флота»* (так написал 16-летний паренёк Руслан в 1946 году в заявлении с просьбой допустить его к приёмным экзаменам на первый курс судоводительского отделения Таллиннского мореходного училища) не покидает его до сих пор.

Романтик в душе, он не представляет себе жизни в городской суете, без моря, без открывающихся глазам бесконечных морских просторов, освежающего ветра, чувства свободы и независимости.



В одном из своих интервью Игрицкий говорил: *«Я не могу себе представить оставшуюся жизнь, когда встаёшь утром и из окна уже не видишь горизонта. Ощущение простора в море – это чувство воли.»*

*В Арктике, как нигде, чувствуешь первозданность, незамусоренность мира. Бесконечная чистота белого пространства наполняет и пропитывает жизнь чем-то, без чего её уже не представляешь».*

В школьные годы Руслан Борисович занимался академической греблей, в мореходном училище – боксом. Он и сегодня ежедневно не менее 40 минут уделяет зарядке с элементами йоги. Это очень хорошая физическая поддержка. А его жизненный тонус определяют дела, которыми занят, интерес к ним. И Руслан Борисович часто повторяет: *«У меня пока что чувство удивления, интереса к жизни не прошло».*

Лучшим доказательством этих слов является его многогранная общественная деятельность.

23 марта 1989 года было проведено организационное собрание Мурманской Ассоциации морских капитанов, которому предшествовал почти год работы инициативной группы капитанов дальнего плавания



*На заседании правления АМК.*

З.А.Вибаха, В.Н. Галкина,

Р.Б.Игрицкого, Л.В.Ленского, А.А.Черепанова по выработке устава, структуры управления, вопросов финансирования. Задачей вновь созданной организации является обеспечение защиты законных прав капитана в его повседневной деятельности. Руслан Борисович был избран членом правления Ассоциации и все эти годы принимает самое активное участие в её работе. Во многом благодаря его усилиям АМК успешно прошла процедуру вступления в Международную Федерацию Ассоциаций морских капитанов (IFSMA). Р.Б.Игрицкий стал одним из организаторов создания в 2010 г. ООО «Ледовые лоцманы», сферой деятельности которого является оказание услуг в различных сферах морского бизнеса, а единственным учредителем – АМК.

Одной из основ нравственности человечества является историческая память. Долг живущих поколений – восстановить память о своих славных

предшественниках и передать её потомкам. Капитан Р.Б.Игрицкий стремится выполнять этот долг. В одной из своих статей он писал: *«Будучи арктическими моряками, мы в большой степени являемся наследниками тех россиян, которые торили Великий Северный морской путь. Память о них должна быть неизбывной и достойной»*. На претворение в жизнь этого утверждения он тратит немало времени и сил.

Так, в сентябре 1996 г. по инициативе и при активном содействии Руслана Борисовича, с помощью Мурманского морского пароходства и сотрудников МАКЭ (начальник экспедиции Д.Д.Бадюков)<sup>1</sup> было произведено перезахоронение останков участников Гидрографической экспедиции Северного ледовитого океана<sup>2</sup> лейтенанта А.Н. Жохова и кочегара И.Е.Ладоничева, погибших во время вынужденной зимовки в 1915 г., когда суда экспедиции были затёрты льдами. Место старого захоронения находилось на самой кромке высокого берега мыса Могильного полуострова Таймыр. За прошедшие десятилетия море размыло оползневый склон. Могилы оказались на краю гибели, расстояние от них до края обрыва составляло всего девять метров.

Место под новое захоронение было выбрано в 800 метрах к югу юго-востоку от могил, где процессы разрушения давно закончились. Со старых могил были перенесены цепи ограды и вновь установлены на новые металлические стойки. В кресты врезали новые иконки, а также таблички со старых крестов.

---

<sup>1</sup> Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) создана в 1986 г. Инициатором её создания и бессменным научным руководителем является П.В.Боярский – доктор исторических наук, кандидат физико-математических наук, зам. директора по научной работе Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия им. Д.С.Лихачёва, Президент Фонда полярных исследований, представитель от России в Международном комитете полярного наследия при ИКОМОС. Целью МАКЭ является комплексное выявление, изучение и сохранение культурного и природного наследия на островах и архипелагах Арктики и в районах Крайнего Севера на основе проведения постоянных экспедиционных работ.

<sup>2</sup> Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО, 1910—1915гг.) была организована с целью разработки и освоения Северного морского пути. В её составе было два ледокольных парохода — «Вайгач» и «Таймыр». Руководил экспедицией Борис Андреевич Вилькицкий. ГЭСЛО продвигалась северной акваторией с востока на запад. Эта экспедиция выполнила описание северного побережья Восточной Сибири и многих островов, собрала большое количество данных о течениях, ледовой обстановке, климате и магнитных явлениях, в 1913 году открыла Землю Императора Николая II (ныне Северная Земля), что стало последним значительным географическим открытием на земном шаре.



*Перезахоронение останков  
А.Н. Жохова и И.Е.Ладоничева.  
Мыс Могильный, полуостров Таймыр.  
1996 г.*

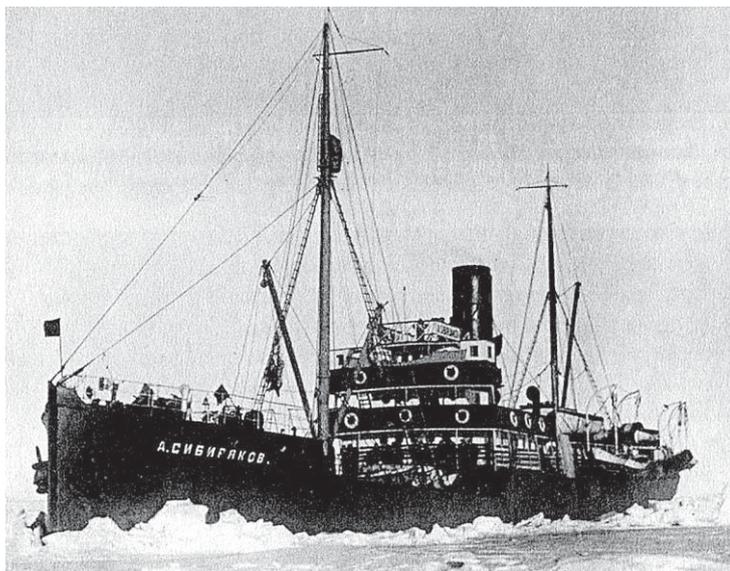
На надгробном кресте А.Н.Жохова так же, как и 81 год тому назад, установили латунную табличку с его предсмертными стихами:

*«Под глыбой льда холодного  
Таймыра,  
Где лаем сумрачным  
испуганный песец  
Один лишь говорит о  
тусклой жизни мира,  
Найдет покой измученный  
певец...»*

Как известно, отправной точкой к открытию регулярного сквозного сообщения по Северному морскому пути стала экспедиция выдающегося советского ученого О.Ю. Шмидта, состоявшаяся в 1932 году на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков» (капитан В.И.Воронин), в ходе которой маршрут Северного морского пути был пройден за одну навигацию. В том же году ледокольный пароход «Александр Сибиряков» был награждён орденом Трудового Красного Знамени. До начала Великой Отечественной войны «Александр Сибиряков» работал в Арктике как снабженец. В августе 1941 года вошёл в состав ледокольного отряда Беломорской военной флотилии под названием ЛД-6 («Лёд-6»). На корабле было установлено вооружение, капитану Анатолию Алексеевичу Качараве было присвоено воинское звание старший лейтенант.

24 августа 1942 года «Александр Сибиряков» вышел из Диксона, выполняя рейс на Северную Землю для пополнения запаса, замены персонала полярных станций на Северной Земле и организации новой станции на мысе Молотова. На борту находилось 104 человека и 349 тонн грузов (собаки, коровы, оснащение станции, провиант, топливо, стройматериалы).

25 августа в заливе Миддендорфа на северо-западном побережье полуострова Таймыр «Александр Сибиряков» встретил немецкий крейсер «Адмирал Шеер», который вёл поиск союзнических караванов в



рамках операции «Вундерланд», и вступил в бой. Понимая, что силы неравны, А.А.Качарава решил нарушить приказ командования Северного флота об обязательном радиомолчании при плавании в Карском море и передал открытым текстом сообщение о присутствии крейсера близ острова Диксон и о начавшемся бое. Таким образом, ценой своей жизни сибиряковцы не позволили «Адмиралу Шееру» подойти незамеченным к острову Диксон и уничтожить Штаб морских операций и порт, понимая, что это может парализовать всю работу на трассах Севморпути на длительный период. Пароход «Александр Сибиряков» погиб, не спустив государственного флага.<sup>3</sup>

В ноябре 2014 года Ассоциация капитанов ММП обратилась к руководству города Мурманска и области и в Совет Федерации с просьбой об увековечении в Мурманске памяти экипажа ледокольного парохода «Александр Сибиряков» и его капитана А.А.Качаравы – и эта инициатива была идеей Руслана Борисовича.

Вопрос об увековечении памяти экипажа ледокольного парохода «Александр Сибиряков» решён положительно. В сентябре 2015 года в

---

<sup>3</sup> Погибли 85 из 104 членов экипажа, остальные, в том числе и капитан Качарава, попали в плен. Этим подвигом была сорвана фашистская операция «Вундерланд» в Арктике, спасены два наших арктических конвоя, сотни человеческих жизней и тысячи тонн стратегического груза. Пережив все ужасы плена, капитан А.А. Качарава вернулся на флот. С 1946 года – капитан на судах ММП, с марта 1967 — начальник Грузинского морского пароходства.



Мурманской ассоциации морских капитанов совместно с представителями ММП и автором памятника – мурманским скульптором, лауреатом премии имени В. С. Маслова<sup>4</sup> А.Г. Арсентьевым были согласованы проект

памятника и выбрано место его установки – на одной из обзорных площадок мемориального комплекса, увековечивающего память о моряках, погибших в мирное время. Комплекс расположен между улицей имени Челюскинцев и проспектом, названным в честь Героев-Североморцев. Архитектурной доминантой мемориального комплекса является шестигранная башня-маяк высотой 17,5 м. К маяку с двух сторон подходит широкая мраморная лестница с обзорными площадками. На верхней площадке расположен храм Спаса-на-Водах. Рядом с маяком установлен судовой якорь с заложенной под ним капсулой с морской водой и рубка атомной подводной лодки «Курск», ставшая памятником морякам-подводникам, погибшим в мирное время.

*Место  
установки  
памятника  
героям-  
сибиряковцам  
(проект).*



<sup>4</sup> Общественная премия имени Виталия Семеновича Маслова, известного арктического моряка, писателя, видного общественного деятеля Кольской земли, была учреждена ОАО «Мурманское морское пароходство» в 2005 году и присуждается гражданам Мурманской области, внесшим заметный вклад в укрепление основ общественной жизни.



*Р.Б.Игрицкий на  
острове Гукера – месте последней зимовки  
полярной экспедиции  
Георгия Седова (1913 – 1914 гг.).  
1954 г.*

Совершая в течение многих лет рейсы в населённые пункты арктического побережья России и на острова Северного Ледовитого океана, Руслан Борисович использует любую возможность, чтобы посетить памятные места, связанные с историей освоения Арктики, почтить память первопроходцев.

Посетив весной 2000г. базу атомных подводных лодок Северного флота, капитан Игрицкий предложил установить шефство Мурманского Морского пароходства над 11-ой дивизией АПЛ и заключать конкретные шефские договоры



*Атомная подводная лодка «Смоленск»*

между судами пароходства и подводными лодками дивизии. Первым такой договор был заключён между экипажем теплохода «Юрий Аршеневский», капитаном которого он был в то время, и экипажем АПЛ «Смоленск» (командир В.А.Уткин). В результате моряки-подводники получили реальную помощь в организации быта и проведении досуга.

*«Русланом Борисовичем Игрицким подготовлена достойная смена, которой он передал не только свой опыт, но и патриотизм российского полярного моряка. Он воспитал много достойных судоводителей, настоящих мастеров своего дела. Его ученики, ставшие известными капитанами, сегодня составляют «золотой фонд» Российского флота», – отметил Герман Дмитриевич Бурков - «и сегодня его опыт, знания и умения крайне важны и необходимы пароходству».*

Многие выпускники ЛВИМУ им. Адмирала С.О.Макарова и других высших морских учебных заведений, начинавшие с должности штурмана под руководством Руслана Борисовича, стали впоследствии капитанами дальнего плавания. Среди них Николай Евгеньевич Степанов, Сергей Александрович Стрельников, капитан Чехословацкого пароходства «Плава» Володя Дочекал. Многие из них до сих пор не порывают связи со своим учителем, сохраняют искреннее уважение к своему наставнику.

Вот что сказал о Руслане Борисовиче капитан дальнего плавания С.А.Стрельников:

*«Для меня этот человек не просто капитан и наставник, с которым я отработал в должности старпома более трёх лет, кто дал мне путёвку на капитанский мостик.*

*Капитаны дальнего  
плавания  
Р.Б.Игрицкий  
и  
С.А.Стрельников*



*Это близкий мне человек, который научил меня, как мне кажется, самому главному в капитанской работе – не бояться брать на себя ответственность и вовремя принимать решение. И, наверное, это и предопределило мою дальнейшую безаварийную капитанскую судьбу. В отношениях с коллегами, экипажем его умение выслушать человека и помочь – многого стоит. Руслан Борисович научил меня уважать людей, ценить семью.*

*«У моряка должен быть надёжный тыл и только тогда моряк сосредоточен на работе» - говорил Руслан Борисович штурманам.*

*В мою бытность старпомом он всегда мне напоминал: «Сергей, не переживай – это ведь только груз и не надо так всё к сердцу прикладывать. У тебя задача дожить минимум до 80-ти, а так тебя надолго не хватит». Слова его помню, но, к сожалению, не всегда получается их придерживаться.*

*Я очень рад, что судьба подарила мне знакомство с таким человеком. Он для меня не просто капитан, он для меня дорогой и близкий человек. И в том, что я сегодня возглавляю морской порт Мурманск, есть, безусловно, и заслуга Руслана Борисовича».*

Многогранность личности Руслана Борисовича, его готовность поделиться своими знаниями, всегда привлекали к нему людей. Он с удовольствием неоднократно принимал на борту своего судна гостей, дружба со многими из которых продолжалась впоследствии.

Круг интересов Руслана Борисовича обширен. Он интересуется философией, любит природу, искусство, музыку, старается быть в курсе всех событий как в стране, так и за рубежом. Дома у Игрицких большая библиотека, которую они с женой собирали многие годы. Любовь к чтению, интерес к искусству, к жизни во всей её многогранности они передали своим детям.



*Космонавты  
на борту теплохода  
«Кола».  
Слева направо: капитан  
Р.Б.Игрицкий; лётчик-  
космонавт, дважды  
Герой Советского  
Союза Ю.В.Романенко;  
лётчик-космонавт,  
Герой Советского  
Союза А.И.Лавейкин;  
старший помощник  
капитана  
С.А.Стрельников.  
Порт Дудинка,  
декабрь 2005 г.*

Арктика влечёт к себе не только мореходов и исследователей. Её первозданная красота и суровость нередко становятся источником вдохновения для людей творческих профессий.

В один из рейсов в Арктику на теплоходе «Кола» с Русланом Борисовичем ходил московский художник Игорь Раевич. Он написал серию картин об этом путешествии; некоторые из них приводятся в этой книге.

Заслуженным авторитетом и уважением пользуется капитан Игрицкий у друзей и коллег, рядом с которыми трудился многие годы.

В приветственном адресе по случаю 70-летия Руслана Игрицкого Президент Московской благотворительной общественной организации полярников, капитан дальнего плавания Герман Дмитриевич Бурков написал: *«Многие из нас трудились бок о бок с Вами и всегда ценили Ваши профессиональные и человеческие достоинства, относя к последним честность, верность дружбе, идеалам, долгу».*

*«Руслан Борисович Игрицкий накопил колоссальный практический опыт плавания в высоких широтах, неоднократно участвовал во всевозможных, порой рискованных операциях в Арктике. Его профессионализм, умение работать в ледовых условиях, знание*

*снабженческих операций и особенностей работы в период летней и зимней навигации в Арктике, опыт выгрузки на припай помогли ему с честью завершить порученное дело» – такую оценку многолетней работы полярного капитана дал Артур Николаевич Чилингаров – Президент межрегиональной общественной организации «Ассоциация полярников», Герой Советского союза, Герой России, Почётный полярник, работавший с Русланом Борисовичем в Арктике.*

В поздравительном адресе в связи с юбилеем Руслана Борисовича, подписанном руководителями Департамента водного транспорта Минтранса РФ и Администрации Северного морского пути, сказано следующее: *«Мы гордимся тем, что находимся в дружеских отношениях с одним из самых опытных мореходов мира, оставившим кильватерный след во всех морях и океанах. Российская Арктика много лет знает капитана Р. Игрицкого и благодарна ему за преданность, надёжность, профессионализм, за любовь к этому суровому, ставшему близким и родным краю».*



### **Самый длительный трудовой стаж капитана дальнего плавания**

Результат: **52 года 15 дней**

**Игрицкий Руслан Борисович**

Род: 11 февраля 1930 г.

Капитан судов Мурманского морского пароходства. Почетный работник морского флота (1967). Прив Монреалья "Золотая трость" (1968). Почетный полярник (1996). Заслуженный работник транспорта РФ (1994).

В настоящее время - капитан - наставник ОАО «Мурманское морское пароходство». Награжден орденом Почета (2000), медалями «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» (1970), «За трудовую доблесть» (1977), медалью Союза Российских судовладельцев (2006), золотой медалью «За трудовую доблесть» (2007).

В 2013 году Руслан Борисович Игрицкий был занесён в КНИГУ РЕКОРДОВ РОССИИ как капитан дальнего плавания, имеющий самый длительный стаж работы.

Действительно, ни в России, ни за рубежом нет другого капитана дальнего плавания, который около 55 лет проводит суда с грузами в отдалённые и труднодоступные порты Арктики и мира.



## ***ПРИЛОЖЕНИЯ***

**НАГРАДЫ  
И ПООЩРЕНИЯ  
РУСЛАНА БОРИСОВИЧА ИГРИЦКОГО**

Нагрудный знак «Почетному работнику морского флота»	1967 год
Почётный приз порта Монреаль «Золотая трость»	1968 год
Юбилейная медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина»	1970 год
Медаль «За Трудовую Доблесть»	1977 год
Медаль «Ветеран Труда»	1984 год
Заслуженный работник транспорта Российской Федерации	1994 год
Нагрудный знак «Почетному полярнику»	1996 год
Медаль «300 лет Российскому Флоту»	1996 год
Нагрудный знак «За безаварийную работу 30 лет в ММФ»	1998 год
Орден Почёта	2000 год
Медаль Союза российских судовладельцев	2006 год
Золотая медаль «За трудовые заслуги»	2007 год
Памятная медаль ЦК КПРФ «90 лет Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодёжи»	2008 год
Грамоты и ценные подарки командующего Северным флотом	

№ 00758



## СЕРТИФИКАТ

САМЫЙ ДЛИТЕЛЬНЫЙ  
ТРУДОВОЙ СТАЖ  
КАПИТАНА ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ

Результат: 52 года 15 дней

Игрицкий Руслан Борисович  
г. Мурманск

*Главный редактор*  
*Станислав Кошкин*



*Главный эксперт*  
*Анатолий Кошкин*

WWW.KNIGAREKORDOVROSSII.RU

2013



За нашу Советскую Родину!



# ГРАМОТА

КАПИТАНУ Ц/Х "МСТА"  
ИГРИЦКОМУ Руслану Борисовичу  
ЗА ВЫСОКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ В ВОЕННО-МОРСКОЙ  
ПОДГОТОВКЕ И ПРОЯВЛЕННЫЕ ПРИ ЭТОМ  
ИНИЦИАТИВУ И НАСТОЙЧИВОСТЬ.

КОМАНДУЮЩИЙ СЕВЕРНЫМ ФЛОТОМ

ВИЦЕ - АДМИРАЛ: -

- ЛОБОВ- *Лобов*

11 февраля 1965 г.





М. П. 6-13

С С С Р  
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

# РАДИОГРАММА



От радио	УМЖ	I3/I2	Служба связи
I5	35	Дубинин	
ПОР 2 МУРМАНСКА № II00 45 I3 III5 =			

РАДИО ТХ АЛ СУВОРОВ КМ ИГРИЦКОМУ=

НАЧАЛЬНИК ЭСТОНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА КАСК СВОЕЙ РЛО ОТ 10 ДЕКАБРЯ СЕГО ГОДА ВЫРАЖАЕТ БЛАГОДАРНОСТЬ ВАМ ТАКЖЕ ВСЕМУ ЭКИПАЖУ ЗА ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ТХ ВЫРУ ПРИ ПЛАВАНИИ СЛОЖНОЙ ЛЕДОВОЙ ОБСТАНОВКЕ ТЧК ЖЕЛАЕМ ЭКИПАЖУ СЧАСТЛИВОГО ПЛАВАНИЯ ЗПТ УСПЕХОВ РАБОТЕ =

СМ-678 ЧЗМ ЛОПАТИН-



**ČESKOSLOVENSKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA**  
MEZINÁRODNÍ AKCIOVÁ SPOLEČNOST, PRAHA 1, NA MŮSTKU 11

Velvyslanectví SSSR  
kancelář ekonom. rady  
Sibiřské náměstí  
160 00 P r a h a 6

Telegramy: PLAVBA PRAHA  
Dálnopis: 1143  
Telefon: 22 85 38, 22 51 36

PRAHA, dne 19.7.1973  
pošt. schránka 861

L

┘

Váš dopis z

Značka

Naše značka  
61/348/Matt.

Vyřizuje

Klímová

**VEC** hodnocení činnosti kpt. ing. s. Ruslana Igrického

Příloženě zasíláme hodnocení činnosti kpt. ing. s. Ruslana Igrického za období působení na československé námořní lodi BLANÍK od ledna 1972 do července 1973.

**ČESKOSLOVENSKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA**  
mezinárodní akciová společnost  
PRAHA 1, NA MŮSTKU 11  
Kádrové oddělení

*U. Lenšková*  
Dana Lenšková  
vedoucí kádrového odboru

Příloha: 2x

**Чехословацкое морское пароходство  
На Мостку 11  
Прага 1**

**Характеристика на капитана-инженера  
тов. Игрицкого Р., капитана чехословацкого морского судна «Бланик»**

Тов. Игрицкий Р. работал в Чехословацком морском пароходстве с января 1972 года до июля 1973 года в качестве капитана т/х «Бланик», осуществляя, в основном, кубинские рейсы.

С проблемами эксплуатации чехословацкого морского судна ознакомился очень быстро. За указанный период показал себя не только человеком, ответственно относящимся к своим служебным обязанностям, но и добившимся хороших результатов в технической и экономической эксплуатации судна, а также в работе с личным составом судна.

Благодаря своей инициативе полностью использовал грузоподъёмность судна, что содействовало достижению хороших экономических результатов.

Минимальное количество претензий по грузу свидетельствует о высокой степени заботы капитана Игрицкого при грузовых операциях. Возникающие проблемы решал самостоятельно, оперативно и успешно.

Богатая практика в эксплуатации морских судов проявилась в очень хорошем техническом содержании т/х «Бланик» и в обеспечении безопасного мореплавания в тяжёлых навигационных условиях.

Необходимо оценить его стремление к максимальной эффективности эксплуатации судна, которое проявилось в сложных ситуациях при погрузках.

Капитан Игрицкий проявил себя как решительный и хороший организатор, чётко формулирующий приказы. Был аккуратен при переписке с Пароходством, на все вопросы реагировал незамедлительно и в полном объёме.

По кадровым вопросам и при решении личных проблем членов экипажа поступал со знанием дела и соблюдением инструкций Пароходства.

Особенно высоко оцениваем его подход к молодым офицерским кадрам, воспитанию которых он уделял большое внимание в процессе плавания. При руководстве экипажем показал себя политически грамотным и квалифицированным специалистом.

В целом, за период его деятельности в должности капитана т/х «Бланик» тов. Игрицкий оценивается положительно.

Прага, 18.7.1973 г.

Дана Ленска,  
Начальник кадрового  
отделения

Инж. Франтишек Майер,  
Генеральный директор

# РУСЛАНУ БОРИСОВИЧУ ИГРИЦКОМУ



Дорогой Руслан!

Твои друзья, коллеги и соплаватели, давно ушедшие с мостика, но сохранившие в своих сердцах верность морю, Арктике и Мурманску, от всей души поздравляют тебя со славным юбилеем – 80-летием со дня рождения.

Не каждому удается отпраздновать такую дату, а отметить ее, оставаясь в строю арктических капитанов, как нам кажется, до сих пор не удавалось никому.

58 лет тому назад ты, московский мальчишка, окончивший мореходку, впервые ступил на перрон мурманского вокзала. Первое посещение отдела кадров пароходства – и ты моряк Мурманского государственного морского пароходства.

С тех пор ты прошел огромный путь от младшего штурмана до капитана и капитана-наставника, работал и во льдах Арктики, и почти во всех морях Мирового океана. Но, несмотря на многомесячные странствия по морям, твоя жена, дочери и внуки всегда ощущали твою моральную поддержку.

Сегодня ты являешься одним из немногих капитанов дальнего плавания в Мурманском морском пароходстве, никогда не изменявших родному пароходству.

Мы считаем, что тебя без преувеличения можно назвать патриархом арктического мореплавания и в этом качестве занести не только в КНИГУ РЕКОРДОВ РОСССИ, но и в КНИГУ РЕКОРДОВ ГИННЕСА, и очень хочется надеяться, что администрация и общественные организации ОАО ММП решат эту задачу.

В этот торжественный и радостный день позволь пожелать тебе долголетия, продолжения многолетней связи с флотом и Арктикой.

Счастья, здоровья и благополучия тебе и всем твоим близким.

Поднимаем бокалы в честь твоего юбилея и надеемся повторить это вместе с тобой в Москве.

У.М.Абасов  
В.В.Белецкий  
Г.Д.Бурков  
Э.С.Вересоцкий  
Б.С.Майнагашев  
В.В.Михайличенко и др.

11 февраля 2010 года



## *В АРКТИКЕ*



*Северный морской путь.*



*Преодоление тяжёлых ледовых полей под проводкой атомохода.*



*Умелая швартовка.*



*Карское море. Полярная ночь.*



*Сабетта.  
Разгрузка на припай в нескольких милях от берега.*



*Выгрузка на припай.*



*Полярный караван.*



*Атомный ледокол «50 лет Победы».*



*По курсу сплошные льды...*



*В бухте Тихой.  
Остров Гукера, Земля Франца-Иосифа.*



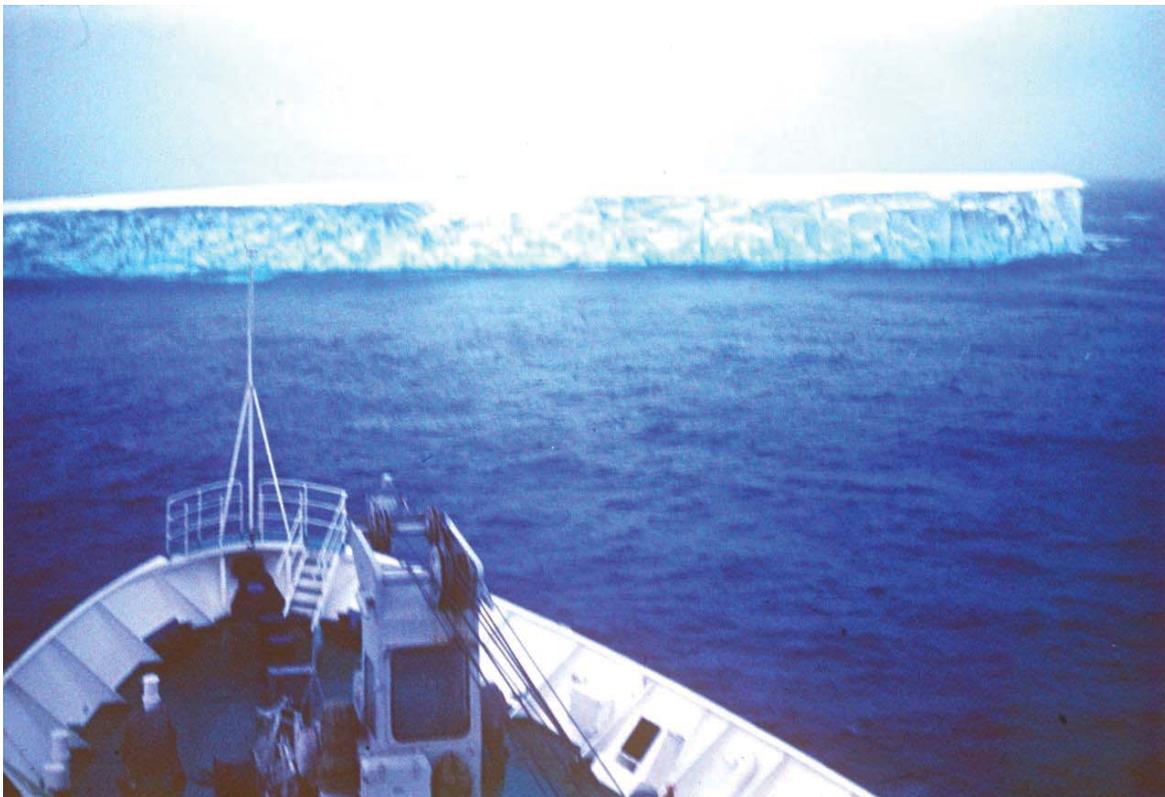
*Морской порт Дудинка. Весна.*



*Незванный гость.  
Земля Франца-Иосифа, Остров Хейса..*



*Посёлок геофизиков на о. Хейса. ЗФИ.1987 г. На переднем плане озеро пресной воды.*



*Столовый айсберг. Баренцево море.*



*Стамуха. Баренцево море.*



*Полярные цветы. Сентябрь.*

АРКТИКА НА КАРТИНАХ ИГОРЯ РАЕВИЧА



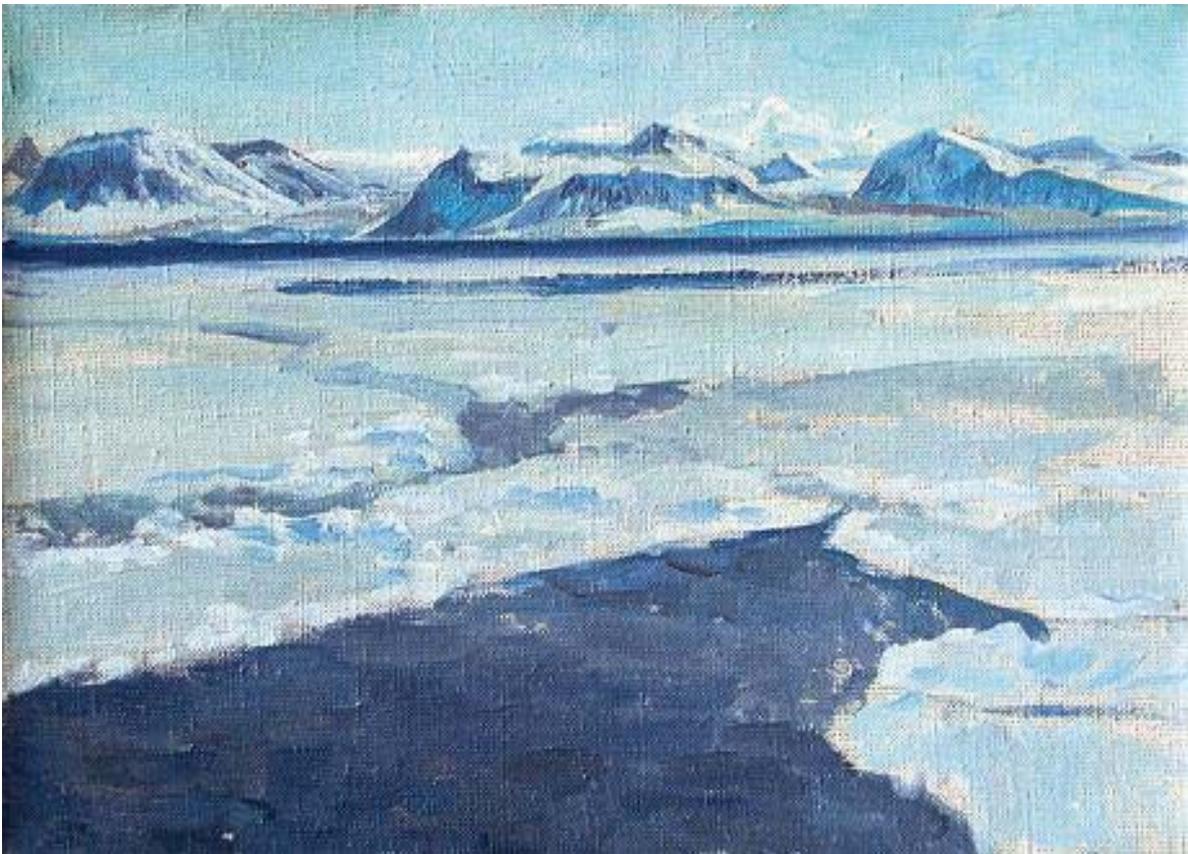
*Новая Земля два.*



*Кола в порту.*



*Корабли в порту.*



*Новая Земля.*

## ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ

- Арктический караван.** Группа авторов. М.: Просеков, 2013.
- Афиногенов А.Н.** Статьи. Дневники. Письма. Воспоминания. М.: Искусство, 1957.
- Блинов В.М.** Атомные ледоколы: очерки истории и современности. Кн.1: Стрелка компаса показывает на север. Мурманск: Дроздов - на - Мурмане, 2014.
- Блинов В.М.** Атомные ледоколы: очерки истории и современности. Кн.2: Споры со временем и пространством. Мурманск: Дроздов-на-Мурмане, 2014.
- Бурков Г.Д.** Мы пришли к тебе, Полюс! СПб.: ФБГУ ААНИИ. Серия «Полярная библиотека». 2012.
- Арктическая звезда.** Клуб капитанов. О капитане Р. Б. Игрицком. 14.06.1989.
- Арктическая звезда.** Календарь знаменательных дат и событий ОАО Мурманское морское пароходство. № 9, 2009.
- Блинов В.** На капитанском мостике – 75-летний капитан // Полярная правда. 11.02.2005.
- Блинов В.** Обречённый на одиночество // Мурманский вестник. № 22, 29.11.2007.
- Игрицкий Р.** Ведут атомоходы // Правда. 19.02.1982.
- Игрицкий Р.** Трудные мили // Правда. 03.03.1982.
- Игрицкий Р.** Помнить прошлое // Арктическая звезда. 20.11.1992.
- Куваев Л.** Самый ранний рейс // Арктическая звезда. 23.07.1986.
- Курносов М.** Золотая трость капитана // Вымпел. N 22, 11. 1988.
- Ленинское знамя.** Верный солдат революции. Памяти Б. В. Игрицкого // Рязанский горком КПСС. № 92. 03.08.1971
- Лихов А.** Нужен Северу // Советский Таймыр. 25.11.1992.
- Логинова Г.** С трубами для нефтяников // Арктическая звезда. 1999.
- Крузе Я.Э.** 16 минут в эфире // Арктическая звезда. №78, 14.10.1987 .
- Крузе Я.Э.** 16 минут в эфире // Арктическая звезда. 1987. №79. 21.10.1987.
- Чернышенко О.** Человеческий феномен Руслана Игрицкого // Арктическая звезда. № 2. 10.02.2010.
- Чертков В.** Навстречу льдам // Правда. 1983.
- Чертков В.** Вот они, льды! // Правда. 1983.
- The Gazette.** Вручение приза «Золотая трость» капитану Р.Б.Игрицкому // Канада. Монреаль. 1968. 9 января.

## Книги полярных капитанов

- Бурков Г.Д.** Патракеевка – село Поморское. - СПб, Издательство ГеоГраф, 2005.
- Бурков Г.Д.** Листая старые альбомы (Жизнь, отданная морю). - МОСПОЛ, 2007.
- Бурков Г.Д.** В стране туманов, около океана, в бесконечной и безотрадной ночи... - М.: Издательский дом «Руда и Металлы», 2010.
- Бурков Г.Д.** Мы пришли к тебе, полюс! - М.: Издательский дом «Сказочная дорога», 2013.
- Бурков Г.Д.** Война в Арктике. *Издание второе, переработанное и дополненное.* - М.: Издательский дом «Сказочная дорога», 2014.
- Вересоцкий Э.С.** Мозаика моря. – М.: «Морской флот», 2004.
- Вересоцкий Э.С.** Необычайная судьба капитана. Повесть - М.: «Морской флот», 2008.
- Вересоцкий Э.С.** 100 лет капитану «Полярного Варяга». - М.: РИЦ «Морские вести России», 2010.
- Жил полярный капитан.** Капитан дальнего плавания Г.Д.Бурков в воспоминаниях коллег и друзей. - / Сост. Е.И.Мороз – М.: Издательский дом «Сказочная дорога», 2015.

**Кононович Г.О.** Моя жизнь. Воспоминания капитана. - СПб, 2013.  
**Селивёрстов Л.С.** Из поморья в океан. - Мурманское книжное издательство, 2005.  
**Селивёрстов Л.С.** В Арктике на парусниках и атомоходах. - Мурманское книжное издательство, 2008.  
**Селивёрстов Л.С.** Родные берега. - Мурманское книжное издательство, 2012.  
**Утусиков Ю.Д.** От обских берегов до мостика «Оби». – СПб, «Морское наследие», 2012.

В книге использованы фотографии из личных архивов семьи Игрицких, Г.Д.Буркова, а также предоставленные С.А. Стрельниковым, автором и полученные из электронных источников информации.

Передняя переплётная крышка - **Работа в Арктике.** <http://www.krasfun.ru>  
Форзац – **Теплоход «Леонид Леонидов». Порт Монреаль. Канада. Январь 1968.**  
Нахзац – **Теплоход «Архангельск» в Дудинке.** <http://fleetphoto.ru>  
Задняя переплётная крышка. **Капитан Р.Б.Игрицкий в Сабетте. Ямал.**

## **ОГЛАВЛЕНИЕ**

От автора.....	7
Семья будущего капитана.....	11
Курсантские университеты.....	21
Мурманское морское пароходство. Начало работы.....	29
Капитан дальнего плавания.....	41
Сохранение памяти арктических первопроходцев.....	67
Приложения.....	81
Источники информации.....	99

## Коротко об авторе книги:



Михайлова Елена Степановна – внештатный корреспондент издаваемых в Мурманске газет «Полярная правда» и «Арктическая звезда». Более 20 лет работала на пассажирских судах Мурманского морского пароходства, совершавших рейсы вокруг Кольского полуострова, на Соловецкие острова, на Шпицберген, в порты Северной Норвегии, вокруг Европы в качестве экскурсовода, гида-переводчика, администратора, директора круизов.

Была организатором и участником памятных мероприятий, посвящённых подвигу моряков Арктических караванов и экипажей бывших рыболовных траулеров «Пассат» и «Туман», ставших в числе 47 своих братьев сторожевыми кораблями Северного флота и героически погибших летом 1941 года в боях с фашистскими эсминцами.

*Отзывы о книге можно присылать по адресам:*

*mihajlova.elena2011@yandex.ru; migrickaya@yandex.ru.*

Елена Степановна Михайлова

## **63 ГОДА НА КАПИТАНСКОМ МОСТИКЕ**

Редактор  
Е.И.Мороз

Оригинал-макет и оформление  
Е.И. Мороз

Отпечатано в типографии «ВАШ ФОРМАТ»  
г. Москва, ул. Донская, 32.  
+7 (495) 729-04-31  
[www.kniga-premium.ru](http://www.kniga-premium.ru)



