



А.Д. Сытинский в 1958 году.  
Фонды ААНИИ

с солнечной активностью и атмосферными процессами». На основе своих исследований он подготовил монографию с тем же названием, которая вышла в свет в 1987 году.

К сожалению, во второй половине 1980-х годов здоровье Александра Дмитриевича ухудшилось — ранения Великой Отечественной давали о себе знать. Руководство отдела отмечало важность его научных исследований, которые, однако,

не имели прямого отношения к тематике подразделения, и предлагало перевести в консультанты (Архив управленческой документации ААНИИ. Личное дело А.Д. Сытинского. Л. 16–19). В январе 1989 года А.Д. Сытинский был аттестован ведущим научным сотрудником и переведен в лабораторию энергетики атмосферы полярных областей отдела взаимодействия океана и атмосферы. Он возглавлял группу, специалисты которой занимались изучением физики солнечно-земных и солнечно-атмосферных связей. А.Д. Сытинский в последующие годы проходил переаттестацию на должность ведущего научного сотрудника отдела. Его младший сын Игорь (род. в 1962 году) работал в ААНИИ инженером, затем младшим научным сотрудником в той же лаборатории (1989–1993), старший — Дмитрий (род. в 1956 году) — трудился в Ленинградском НИИ лесного хозяйства.

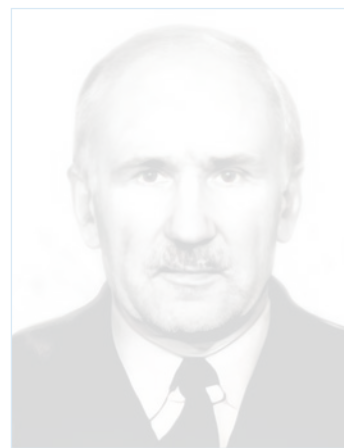
За годы научной работы Александр Дмитриевич опубликовал более 70 научных работ, являлся соавтором раздела «Аэрономия и физика Земли» в «Атласе Антарктики», а также стал автором двух изобретений. Его успехи отмечались благодарностями, премиями, почетными грамотами, а также юбилейными медалями «Тридцать лет Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1975), «60 лет Вооруженных Сил СССР» (1978), «70 лет Вооруженных Сил СССР» (1988).

За многолетний труд ему вручили знак «Отличник Гидрометслужбы СССР» (14.05.1981) и медаль «Ветеран труда» (05.09.1986). За выдающийся вклад в выполнение международных геофизических проектов А.Д. Сытинский был награжден медалью «100 лет международной геофизике» (1984).

Вплоть до последних лет жизни Александр Дмитриевич курировал в ААНИИ работу российских антарктических сейсмических станций (Старовойт О.Е., Маловичко А.А., Пойгина С.Г., Бадалян Д.Г., Крумпан В.В., Милехина А.М. Сейсмологические наблюдения в Антарктиде // Российский сейсмологический журнал. 2019. Т. 1. № 1. С. 11).

Александр Дмитриевич Сытинский скоропостижно скончался 22 марта 2003 года и был похоронен на кладбище в поселке Токсово Ленинградской области.

*В.В. Евсеев, М.А. Емелина (ААНИИ)*



А.Д. Сытинский в 1980-е годы.  
Фонды ААНИИ

## КАПИТАН-ДИРЕКТОР «КРАСИНА» Л.Ю. БУРАК

### К 105-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ

В 2025 году исполняется 105 лет со дня рождения одного из капитанов, сыгравшего большую роль в организации музея на борту прославленного ледокола «Красин», Льва Юльевича Бурака. Еще одна дата — 35-летие с того дня, когда он стал директором музейного судна, тогда находившегося в ведении Международного фонда истории науки.

Лев Юльевич Бурак родился 15 августа 1920 года в Петрограде в семье адвоката. Его отец, Юлий Яковлевич (1899–1943), в советское время входил в Ленинградскую коллегию адвокатов, до войны, в 1930-е годы, также вел преподавательскую деятельность — преподавал экономическую географию в Коммунистическом институте журналистики. Он автор ряда книг по разным вопросам права, в том числе объясняющих сложные юридические вопросы для крестьян. В годы войны принимал участие в строительстве



Л.Ю. Бурак в 1960-е годы.  
Фонды Музея «Ледокол «Красин»»

оборонительных укреплений и стал лектором Ленинградского горкома ВКП(б), был награжден медалью «За оборону Ленинграда» (03.06.1943). А в июле 1943 года ушел на фронт добровольцем и вскоре, 18 августа, погиб в районе Синявино. Мать, София Лазаревна Гуревич (1897–1972), была педагогом художественного слова и работала в гарнизонном клубе Управления милиции НКВД, в клубе Ленинградского приборостроительного завода им. А.А. Кулакова. В годы блокады стала заведующей дезинфекционного пункта при Управлении профилактических дезинфекционных работ Октябрьского района Ленинграда (1942). Была награждена медалью за оборону города (10.09.1943). Тяготы войны сказались на ее здоровье: она получила инвалидность. Следует упомянуть, что среди близких родственников Льва Юльевича были люди, известные в своих областях

на фронт добровольцем и вскоре, 18 августа, погиб в районе Синявино. Мать, София Лазаревна Гуревич (1897–1972), была педагогом художественного слова и работала в гарнизонном клубе Управления милиции НКВД, в клубе Ленинградского приборостроительного завода им. А.А. Кулакова. В годы блокады стала заведующей дезинфекционного пункта при Управлении профилактических дезинфекционных работ Октябрьского района Ленинграда (1942). Была награждена медалью за оборону города (10.09.1943). Тяготы войны сказались на ее здоровье: она получила инвалидность. Следует упомянуть, что среди близких родственников Льва Юльевича были люди, известные в своих областях

деятельности. Один его дядя был индологом, изучал бенгали и преподавал политэкономии в Ленинградском восточном институте, а второй являлся директором Московского авиационного института.

Будущий красинский капитан-директор учился в обычной ленинградской средней школе № 34 и после завершения учебы (1937) некоторое время работал токарем на Канонерском судостроительном заводе (с июля 1937 до апреля 1938 года), а также поступил на курсы Учебного комбината Балтийского государственного морского пароходства (БГМП). Он мечтал стать матросом и бороздить просторы морей и океанов. В марте 1939 года Л.Ю. Бурак получил свидетельство об окончании курсов и присвоении ему специальности «матрос», поступил в пароходство. По словам правнучки капитана, для семьи было неожиданностью, что

Лев Юльевич выбрал стезю моряка: «В семье были инженеры, юристы, биологи. Моряков не было! Прадед, со слов бабушки, мечтал о дальних плаваниях, новых открытиях. Да кто не мечтал в то время о Севере, когда папанинская четверка покорила Арктику, а имена Папанина и Шмидта, Леваневского, Водопьянова и других легендарных летчиков, спасших челюскинцев, гремели на всю страну». Он до осени ходил в плавание на Балтике, работал матросом 1-го класса на теплоходе «Мария Ульянова», на пароходах «Луга» и «Магнитогорск». Решение о продолжении учебы он, вероятно, принял сразу, но, конечно, необходимы были практические навыки, и они были получены. С сентября 1939 года Лев Бурак учился на судоводительском отделении Ленинградского морского техникума. Добавим, что он, как и многие юноши и девушки в то время, вступил в комсомол (1938). Его увлекла работа в этой организации — его выбирали комсоргом на судах, в студенческой группе. Поэтому неслучайно, что в декабре 1941 года Л.Ю. Бурак являлся уже кандидатом в члены ВКП(б).

Летом 1940 года Лев Юльевич проходил практику на учебном судне «Вега». Затем начались занятия на 3-м курсе техникума, а в ноябре 1940 года последовал призыв на военную службу. Лев Бурак стал курсантом полковой школы 63 отдельного артиллерийско-пулеметного батальона 22 укрепрайона (на Карельском перешейке). Здесь он служил и в июне 1941-го, когда началась война. Таким образом, в довоенное время он успел окончить только 2 курса техникума. В годы Великой Отечественной Л.Ю. Бурак воевал все время в одной части, прошел все ступени от красноармейца до лейтенанта. В начале войны он стал помощником командира взвода, а в августе 1942-го был направлен на курсы младших лейтенантов Ленинградского фронта. Курсы военного времени проходили



Л.Ю. Бурак с отцом.  
1941–1943 годы.  
Из семейного архива Л.Ю. Бурака

«все время находился на передовом ДОТ», «огнем своего пулемета препятствовал прорыву нашей обороны», «неоднократно руководил выдвижениями истребительных групп» и «поддерживал действия разных групп стрелковых частей», а 9 июня 1944 года при прорыве обороны финнов «командовал минометной батареей из района БО (боевой операции. — Авт.), поддерживал наши части наступающими на высоту». Лев Юльевич также был награжден медалью «За отвагу» (1942), 2 сентября 1943 года — медалью «За оборону Ленинграда», а в 1945 году — медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

В мирное время Л.Ю. Бурак решил вернуться к прежней профессии и продолжить образование. 29 июня 1946 года он подал заявление в БГМП с просьбой принять его матросом 1-го класса, как ранее работавшего по этой специальности. Одновременно поступил на курсы штурманов малого плавания в Учебный комбинат пароходства. Снова он был не только курсантом,

но и организатором — старшиной судоводительской группы и группарторгом. Диплом штурмана малого плавания Лев Юльевич получил в мае 1947 года и стал 3-м помощником капитана парохода «Кубань». В море он подготовился к продолжению учебы — подал документы на 3-й курс Ленинградского мореходного училища. С 20 августа 1948 года его перевели на постоянную работу 2-м помощником капитана на парусное учебное судно «Капелла». То есть он одновременно и работал, и учился. В его характеристике капитан «Капеллы» И.Л. Макасюк отмечал, что Лев Бурак «проявил себя вполне знающим штурманом, могущим с успехом передать свои знания курсантскому составу». В это же время он принял участие в первом заграничном рейсе, побывал в портах Польши, Бельгии, Швеции, Румынии, Германии.

Л.Ю. Бурак (справа) с товарищем по службе.  
1941–1943 годы.  
Из семейного архива Л.Ю. Бурака



Завершение учебы требовало полной самоотдачи, поэтому на последнем курсе Л.Ю. Бурак уволился из БГМП. Получив в 1949 году диплом судоводителя, вернулся на «Капеллу» и трудился штурманом до марта 1950 года, когда был направлен на военные сборы. Затем Л.Ю. Бурака направили на Дальний Восток, где он получил навыки в разных направлениях морской профессии, впервые стал работать в портах. С весны 1950 года и до февраля 1951 года Лев Юльевич работал во Владивостоке старшим диспетчером Главного управления флота и портов дальневосточных морей (Главдальфлот). В марте 1951 года его перевели на Сахалин, где он был до июня того же года главным диспетчером Холмского порта, а затем — начальником Тельновского портового флота (до октября 1952 года). Последовал перевод в Минрыбпром и назначение заместителем директора Южно-Невельского рыбокомбината (г. Невельск).

Лев Юльевич решил вернуться на капитанский мостик и в августе 1956 года снова был принят в БГМП, на этот раз в должности старшего помощника капитана. В последующие годы работал на теплоходах «Грибоедов» (1956–1957), «С. Вавилов» (1957) и «Чапаев» (1957–1960), а в мае–июне 1960 года — капитаном на судне «Диспетчер». В августе 1960 года на год он был переведен в Ленинградский экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ старшим штурманом.

В характеристике Л.Ю. Бурака 1956 года отмечалось: «За время работы на судне зарекомендовал себя как отлично знающий свое дело специалист. Инициативный, требовательный и исключительно аккуратный. Несмотря на то, что в течение почти всего ремонта пришлось совмещать две должности, полностью справился с порученной работой, проявив при этом немало настойчивости для достижения высокого качества ремонта. Возглавляя парторганизацию теплохода, к порученной работе относился с любовью, вкладывая в нее всю душу. Среди членов экипажа пользуется безусловным авторитетом».

В это время Акустический институт АН СССР занимался перестройкой выделенных ему судов в исследовательские — это были сухогруз «Фурманов», ставший «С. Вавиловым», и торговое судно «Чапаев», переименованное впоследствии в «Петр Лебедев». Из характеристики Льва Юльевича 1959 года узнаем, что он, «работая по наблюдению за проектированием и перестройкой исследовательского судна “Чапаев”... своим принципиальным отношением к делу способствовал правильному решению ряда сложных технических вопросов и повышению качества работ по переоборудованию... пользуется авторитетом и уважением среди членов экипажа».

С 16 июня 1961 года Лев Юльевич являлся начальником базы резерва плавсостава БГМП. Во многом именно благодаря ему она была создана. Задача подразделения — своевременное обеспечение подмены



Л.Ю. Бурак (в центре) с коллегами по работе. 1946–1960-е годы.  
Из семейного архива Л.Ю. Бурака

команд судов. По личной инициативе Л.Ю. Бурака были организованы сменные экипажи и ремонтные бригады, сложилась система организации труда и времени моряков, которые вернулись из рейса и ждали нового. Здесь в полной мере проявились его организаторские качества, знание психологии моряка, ведь коллектив часто менялся. В характеристике 1965 года отмечались его инициативность, энергичность и требовательность к подчиненным. Неслучайно, что в это время

Лев Юльевич снова начал учиться — на этот раз получал юридическое образование на заочном отделении юрфака Ленинградского университета. Новые знания были необходимы в работе, которую он выполнял.

Л.Ю. Бурак неоднократно получал благодарности за участие в общественной деятельности и премии за успешное выполнение заданий, а в 1965 году был награжден почетной грамотой Министерства морского флота в связи с 20-летием Победы. Он также принял участие в строительстве «Морской базы» детского дошкольного санаторного городка «Солнечное», за что был удостоен почетной грамоты исполкома Ленгорсовета (01.09.1967). Человек с активной жизненной позицией, он был неудобен для начальства, поэтому подчас возникали трения с парткомом пароходства, иногда и конфликтные ситуации. В 1968 году он уволился из пароходства.

В 1970-е годы Л.Ю. Бурак работал в Москве в Совете экономической взаимопомощи, в конце 1980-х — вернулся в Ленинград и стал инспектором по водоохраным мероприятиям на судах. По словам исследователя Д.Т. Чапкиса, его приход на «Красин» в 1990 году «увенчал 52 года учения, ратного труда, плавания, работы на ответственных постах на берегу»; при этом Лев Юльевич понимал, что ему уже 70 лет, это будет его «лебединая песня», но он сделает из «Красина» «единственный в мире плавающий ледокол-музей». Сначала ему удалось спасти легендарный ледокол от продажи за границу, потом преодолеть раскол в «стане победителей» — в общественном Комитете защиты ледокола «Красин», решить финансовые проблемы, возникшие у молодого музея. Он сыграл важную роль в деле признания «Красина» памятником науки и техники. Благодаря стараниям Льва Юльевича, Комитету удалось добиться принятия Постановления Правительства РФ № 116 от 20 февраля 1992 г. «О включении в список исторических памятников ледокола “Красин”», по которому статус судна определялся как «памятник истории государственного значения».

Л.Ю. Бурак даже заручился поддержкой Г. Стопп, вдовы У. Нобиле, и обратился в апреле 1992 года к президенту Италии Ф. Коссиги с просьбой выделить 11 млн долларов на восстановление «Красина». Хотя финансирование получить не удалось, имя ледокола снова обрело мировую известность.

Постоянная борьба за судьбу «Красина», проекты, которые бюрократам казались фантастическими,

привели к тому, что Льва Юльевича дважды увольняли с поста директора ледокола-музея — осенью 1991-го и в марте 1993-го (2-й раз назначен директором в апреле 1992 года). Но он продолжал беспокоиться о судьбе судна. В этот период руководством Комитета защиты ледокола «Красин» (председатель А.В. Бушков и ответственный секретарь Л.Ю. Бурак) был реализован первый музейный проект — выставка к 65-летию спасения экспедиции У. Нобиле «Ледокол «Красин» спешит на помощь». Она проходила в Центральном музее связи им. А.С. Попова в июле 1993 года, и впоследствии именно на ее основе стала создаваться экспозиция на ледоколе. В итоге справедливость восторжествовала, Лев Юльевич вернулся в музей в мае 1994-го и совместил должность директора и капитана в 1996 году, чем решил конфликты между экипажем и музейным коллективом. 26 января 1998 года за заслуги перед государством, большой вклад в укрепление дружбы и сотрудничества между народами, многолетнюю плодотворную деятельность в области культуры и искусства Л.Ю. Бурак был награжден орденом Почета.

Благодаря Льву Юльевичу, 15 августа 1997 года Комитетом по государственному контролю, использованию и охране памятников истории культуры администрации Санкт-Петербурга на «Красин» было выдано охрannое обязательство № 2877, в котором было прописано его целевое назначение: плавающий ледокол-музей. В период 1995–1999 годов «Красин» проходил комплексный ремонт, включавший доковые работы. В том числе были отремонтированы главная паровая машина и котлы, установлена котельная автоматика «Аскания». Л.Ю. Бурак проделал титанический труд в непростые в финансовом отношении 1990-е годы по развитию музейного судна и не терял надежды на выход «Красина» в море. Он прилагал серьезные усилия к привлечению внимания к ледоколу и его истории. Во многом на его энтузиазме и энергии «Красин» развивался как музей до начала 2000-х годов.

Одним из сокровенных желаний капитана-директора была организация зарубежных круизов ледокола «Красин» после завершения его ремонта на Канонерском заводе (такие лекционные рейсы проводились в 1990 году). В январе 1998 года Лев Юльевич участвовал в открытии выставки о полете дирижабля «Италия» и спасении выживших участников экспедиции, которая была организована в Национальном музее науки и техники Леонардо да Винчи в Милане. Во время торжественных



Л.Ю. Бурак проводит собрание с сотрудниками Музея «Ледокол «Красин»». Конец 1990-х годов. Фонды Музея «Ледокол «Красин»»

мероприятий он получил приглашение организовать осенью 1998 года визит ледокола в Италию, в ходе которого судну предстояло посетить десять портов, принимая на борту экскурсионные группы. В том же году ледокол приглашали совершить плавание в Турку (Финляндия) и в Ньюкасл (Великобритания). Эти рейсы не состоялись. Л.Ю. Бурак планировал, что «Красин» будет сочетать работу плавающего и стационарного музея. В перерывах между рейсами (1–1,5 мес.) судно, полагал он, будет принимать посетителей в центре Санкт-Петербурга на набережной Лейтенанта Шмидта близ Горного института. Среди пунктов, которые «Красин» мог бы посещать во время круизов, Л.Ю. Бурак называл порты Норвегии, Швеции, Дании, Эстонии, Германии, Великобритании и даже Канады. Как вспоминает правнучка Л.Ю. Бурака: «Лев Юльевич как настоящий капитан мечтал, что его ледокол отправится в кругосветное путешествие, мечтал на нем выйти в большое плавание и дойти до Арктики, но, к сожалению, это осталось только мечтой, мечтой о несбывшейся экспедиции». Кроме музейной и просветительской работы на «Красине», по замыслу капитана-директора, можно было организовать базу для морских учебных заведений города, а также проводить занятия по патриотическому воспитанию молодежи. Кроме того, он считал, что ледокол может выполнять экологические исследования, выходя в плавания для научного мониторинга качества воды в Балтийском и Северном морях. Идея международных рейсов была отвергнута Российским Морским регистром судоходства 14 декабря 1999 года. Согласно Свидетельству о готовности к плаванию, для ледокола был определен третий район плавания — внутренние, внешние и прилегающие воды порта Санкт-Петербурга.

Силы уходили, возраст давал о себе знать. 10 февраля 2002 года Льва Юльевича не стало. Но его «лебединая песнь» продолжает звучать: ледокол-музей «Красин» — филиал музея-заповедника «Музей Мирового океана» — является ярким объектом на музейной карте города, проводил выставки во многих городах нашей

страны (во Владивостоке, в Уфе, в Мурманске, во Владикавказе и др.), известен за рубежом.

*Авторы выражают признательность за предоставление материалов для написания данной статьи родственникам Льва Юльевича: И.Л., Г.Л. и А.А. Бурак, М.П. Шепилову, А.А. Зельвинской.*

*В.Л. Бронников  
(ФММО «Ледокол  
«Красин»»),  
М.А. Емелина (АНИИ)*

Л.Ю. Бурак с членами команды ледокола «Красин» на Канонерском заводе. 1995–1998 годы. Фонды Музея «Ледокол «Красин»»

