



О проекте

Мурманский арктический университет в рамках программы «Музей 4.0.» при поддержке Благотворительного фонда Владимира Потанина реализует проект «Прикоснуться к Арктике».

Проект посвящен интерпретации исторического наследия Арктики средствами художественной культуры и созданию доступной среды для слепых и слабовидящих людей. В рамках проекта создана уникальная серия из восьми тактильных барельефов, рассказывающих об истории Российской Арктики. Каждый из барельефов – это оригинальная авторская композиция высокого художественного уровня, выполненная профессиональными скульпторами. Тщательно отобранные сюжеты, подготовленные на базе исторических источников, максимально широко и емко представляют историю Арктического региона в лицах и событиях, что особенно важно в связи с недостаточностью тактильных источников для людей с нарушениями зрения.

Слепые и слабовидящие люди применяют особые методы познания исторической и эстетической части мира, и задача музеев – увеличивать количество точек их соприкосновения с историко-культурным наследием. На сегодняшний момент немало шедевров живописи переведено музеями в тактильный формат, чтобы незрячие могли ощутить особенности их композиции, сюжета и пластики. Однако тактильные копии живописных произведений не могут дать полноценное представление об эстетике объекта. Художественно-пластический аспект теряется при переводе изображения в схематичный формат. Кроме того, исторические сюжеты

достаточно редки среди экспонатов такого плана. Важно также отметить, что несмотря на общее увеличение интереса к тактильным экспонатам, в регионах ощущается их нехватка.

Барельефы, изначально создаваемые как художественные объекты, рассчитанные на тактильное и визуальное восприятие, несут в себе как смысловое, так и художественно-пластическое наполнение, что позволяет незрячим прикасаться к оригинальному художественному произведению, а не к обедненной копии или сухой схеме.

Художественная презентация исторических сюжетов позволяет не только передать людям с нарушениями зрения информацию о событиях, но и благодаря эмоциональной составляющей произведений способствует усилению интереса как к историческому наследию, так и к искусству, дает пищу образному мышлению человека.

Сюжеты проекта отобраны в соответствии с его просветительскими задачами и основаны на достоверных фактических материалах истории освоения Арктики. На этапе выбора сюжетов необходимо было выявить самые значимые нарративы в истории и культуре Российской Арктики, которые позволяют с одной стороны дать комплексное представление о путях развития региона на протяжении столетий, с другой – оставить простор для самостоятельных поисков в рамках наиболее интересующих вопросов. Выбранные сюжеты отличает визуальная и эмоциональная яркость, что позволяет создать запоминающиеся образы, используя только выразительные средства скульптуры. Изучая произведения проекта, зритель получает возможность погрузиться в культуру Арктики, лично прочувствовать исторические события – и

героические, и трагичные.

Сюжеты «Природа и животный мир Арктики», «Кольские саамы и Русская Лапландия», «Поморы и Русский Север» знакомят с природным ландшафтом Арктики, а также особенностями жизни людей прошлого в тяжелых условиях. Данные сюжеты представляют яркие черты культуры саамов и поморов, чьи уникальные традиции способны представить наследие Кольского Севера в общероссийском пространстве.

Барельефы «Экспедиция Георгия Седова на Северный полюс», «Первая арктическая экспедиция на дрейфующей льдине», «Первый полет через Северный полюс» повествуют о личностях, оказавших решающее влияние на развитие Арктики, об их упорстве и целеустремленности, способных вызвать гордость за исследователей своей страны. Георгий Седов, Иван Папанин, Валерий Чкалов открыли героическую эпопею освоения Арктики, их экспедиции остаются в памяти русского народа как первые и наиболее яркие события в истории изучения Арктики.

Данные сюжеты дают новый эмоционально насыщенный материал, позволяющий оценить значимость арктических экспедиций и научных открытий для освоения российских территорий в целом. Сегодня арктическое мореплавание обеспечивают специальные службы и научные работники, и именно работа исследователей XX века привела к возникновению и развитию этой сложной системы.

Сюжеты «Первый атомный ледокол “Ленин”», «Мурманский порт и Северный морской путь» познакомят посетителей с важнейшей частью жизни арктических территорий. Даже в летнее время в северных морях

встречаются ледовые препятствия, для преодоления которых требуется технически совершенный арктический флот. Барельефы посвящены ледоколам, приходящим на помощь судоводителям Арктики, а также знакомят со спецификой работы порта.

Руководство историко-культурным сопровождением проекта осуществляют Терещенко Елена Юрьевна, доктор культурологии, профессор Мурманского арктического университета. Авторами тактильных барельефов являются профессиональные скульпторы, лауреаты международных и всероссийских конкурсов, Карпова Василиса Николаевна и Карпова Наталия Александровна.

Разработка тактильных барельефов является сложным многоэтапным процессом. Работа начинается с создания форэскизов из скульптурного пластилина, затем на основе утвержденных форэскизных решений выполняются мягкие модели барельефов. После этого осуществляется отливка и проработка гипсовых моделей, на основе которых создаются тиражные формы.

Руководство тифлосопровождением проекта осуществляют Голишникова Елена Ильинична, кандидат педагогических наук, руководитель социально-значимых проектов, посвященных социализации детей с ОВЗ, и Санташова Олеся Владимировна, педагог-психолог Мурманской коррекционной школы-интерната №3. Образовательную деятельность в рамках проекта, в том числе подготовку волонтеров, способных провести экскурсию по тактильной экспозиции, курирует Желнина Зоя Юрьевна, кандидат философских наук, доцент Мурманского арктического университета, специалист в области туризма. Проект реализуется под общим руководством Базановой Екатерины Андреевны, специалиста в области

выставочной деятельности и творческих проектов.

Подготовка волонтеров в рамках проекта уделяется особое внимание, роль экскурсовода обретает решающее значение при работе со слепыми и слабовидящими посетителями.

Все сюжеты проекта способны обогатить восприятие зрителя эстетическими образами, а также познакомить с пластическими и композиционными решениями современных авторов, работающих в ключе традиционной академической школы скульптурного рельефа. Возможность прикоснуться к искусству в прямом смысле этого слова позволяет ввести в сферу тактильного восприятия огромный пласт исторической информации и наполнить сюжеты эмоциональными творческими высказываниями.

Работа над проектом велась в сотрудничестве со специалистами в сфере тактильных изображений и музейной инклузии. Каждый барельеф снабжен аудиотифлокомментариями, дополненными исторической справкой. Аудиотифлокомментарий является наиболее эффективным способом адаптации художественной экспозиции для незрячих и слабовидящих людей.

Авторские тактильные барельефы вместе с аудио- и печатными материалами формируют полноценный тифломаршрут. Он является инструментом для подготовки волонтеров по сопровождению слабовидящих и незрячих, а также адресован всем посетителям выставки.

Экспозиционные комплекты созданы в трех экземплярах, два из которых переданы в музеи Санкт-Петербурга и Архангельска, что позволило расширить географию проекта и укрепить сотрудничество между учреждениями образования и культуры.

Барельеф «Природа и животный мир Арктики»

Арктика – царство вечного холода, льдов и снега. Уникальная природа Арктики представлена более чем 20 тыс. видов растений, животных, грибов и микроорганизмов. Морские обитатели арктического региона: моржи, косатки, белухи, нарвалы и усатые киты. На суше обитают дикие северные олени, зайцы-беляки, волки, песцы и белые медведи, снежные бараны, овцебыки и лемминги; полярные совы.

На барельефе изображены арктические животные и птицы: гренландские тюлени, белые арктические чайки и гаги.

Гренландский тюлень – самый многочисленный вид животных в Арктике. Беломорская популяция обитает в Белом, Норвежском, Баренцевом и Карском морях. Каждый год в мае вместе с дрейфующими льдами, плывущими из Белого моря, тюлени мигрируют в Баренцево море под влиянием течений и попутных ветров.

У гренландского тюленя серебристо-серая шерсть, чёрная голова. Длина гренландских тюленей до 180 см, а масса – до 140 кг. Тюлень очень любит рыбу, креветок, моллюсков. Он отлично плавает, вместо лап у него ласты. Ласты помогают тюленю глубоко нырять, легко поворачиваться в воде.

Рождение детенышей начинается в конце февраля. С первых часов жизни он находится на открытом льду при низкой температуре воздуха. Детёныш тюленя быстро растёт, меховой покров также меняет свой цвет, переходя от «лимонно-жёлтого» до почти белого. Тогда детёныша называют бельком.

Белая арктическая чайка – единственный вид среди арктических птиц, который весь год остается в пределах Северного Ледовитого океана. Они имеют чисто-белое оперение без каких-либо цветных отметин.

Отличительная особенность белых чаек – черные, а не красные или желтые лапы.

Белые чайки быстро летают и хорошо передвигаются по земле и снегу. Белое оперение позволяет им быть малозаметными. Питаются они выброшенной на берег рыбой или мелкими животными. Отличительными характеристиками являются сильный, слегка загнутый на конце клюв, и хорошо развитые плавательные перепонки на ногах. Оперение довольно плотное. Чайки являются прекрасными пловцами, они могут неглубоко нырять, пикируя за рыбой или другой добычей.

В начале марта белые чайки покидают льды и начинают слетаться к местам своих гнездовий – на острова Новой Земли, Земли Франца-Иосифа и другие. Они гнездятся на прибрежных скалах и участках, покрытых песком и галькой.

Обыкновенная гага – крупная, упитанная птица из семейства уток. Практически все время гага проводит в море на небольшом расстоянии от берега, гнездится колониями на арктическом побережье, островах Северного Ледовитого океана. В отличие от чаек, гага летает низко над водой. Её голова гораздо меньше туловища. У гаги плоский, вытянутый крепкий клюв, что позволяет ей ловить не только рыбу, но и морских моллюсков, у которых очень крепкий панцирь. В России, в Мурманской области, есть Кандалакшский заповедник, где гагу охраняют и изучают, здесь у неё прекрасные условия для жизни и размножения.

Потепление Арктики сопровождается сокращением площади оледенений, что приводит к исчезновению пригодных для размножения участков. Это одна из причин уменьшения численности арктических животных. Они становятся редкими и нуждаются в охране.



«Природа и животный мир Арктики»
Наталья Карпова. 2024.

Барельеф «Кольские саамы и Русская Лапландия»

Лапландия – историческое и географическое название территорий Западной Фенноскандии (Кольский полуостров, северные провинции Норвегии, Швеции), где обитали коренные жители лопари (саамы). Название появилось в XII веке. На голландской карте конца XVI века Кольский полуостров обозначен как «Лаппия».

Кольские саамы – коренной малочисленный народ, преимущественно живущий на территориях Мурманской области. Кольский полуостров саамы заселили уже в конце I тыс. н.э. С XV века, когда Кольский полуостров вошел в состав Московского государства, территория, где проживали саамы стала называться Русской Лапландией. Основные промыслы саамов – охота на пушного зверя, рыболовство, а с XVII века важным занятием стало оленеводство.

На барельефе – эпизод из жизни саамской семьи, собирающейся в путь.

Олень – главное животное для саама, приручение диких оленей сыграло большую роль в складывании традиционного образа жизни. Благодаря оленям в быту саама появляется возможность шить теплую одежду из шкур, ездить на санях (керёжах), готовить пищу из оленьего мяса. У саамов есть миф о человеке-олене по имени Мяндаш, который был их предком и учителем. Он научил их охотиться и при этом беречь олены стада. Также саамы поклонялись священным камням сейдам. Благосостояние и богатство саамской семьи зависело от того, сколько оленей было в хозяйстве. На барельефе изображена лопарская оленегонная собака, которая помогала пасти оленей.

Саамы шили для себя одежду, которая отличала их от других народов. Основная одежда женщины – юпа, традиционная верхняя суконная рубаха, её кроили

из целого куска ткани, сложенного вдвое, потом соединяли боковые швы и швы рукавов. К разрезу ворота юпы пришивали планку из того же материала, а небольшой стоячий с закругленными углами воротник обшивали по краям цветной тесьмой. Застегивался ворот с помощью самодельных или покупных пуговиц.

Характерный элемент костюма, пояс-тасма, у мужчин сделан из кожи. Женский пояс шерстяной. К поясу крепятся охотничьи сумки, кошельки, сумки для рукоделия.

Саамы носили разнообразную колоритную обувь. Один из самых распространенных видов сапог – каньги. Их шили из кожи оленя или нерпы. Характерная черта традиционной саамской обуви – загнутые носы. К обуви пришивали завязки-оборы, которые обматывали вокруг ноги. Каньги носили круглый год. Для тепла в обувь клади сушеную траву.

Шамшура – это женский головной убор с сильно выступающей передней частью. Часто шамшуру шили из красного сукна и украшали вышивкой из бисера.

Саамы всегда вели полукочевой образ жизни и благодаря этому они научились создавать различные типы жилищ: постоянные и переносные.

Кувакса – переносное саамское жилье, используемое во время перекочевок. Каркас и чехол из шкур легко собирался и разбирался, что позволяло саамам укрываться от ветра и холода даже посреди тундры. В центре куваксы разводили костер.

Жизнь саамов и сегодня наполнена традициями. Саамы являются уникальным народом Севера, на протяжении веков сохранившим этническую идентичность и демонстрирующим возможность выживания в экстремальных условиях Арктического региона.



«Кольские саамы и Русская Лапландия»
Наталия Карпова. 2024.

Барельеф «Поморы и Русский Север»

Русский Север – самобытный историко-культурный регион. Освоение этих территорий требовало огромных усилий. Поморы стали первыми, кто исследовал северные земли. Они путешествовали на своих судах по суровым водам Баренцева и Карского морей, открыли Новую Землю, берега Сибири.

На барельефе изображена сцена из жизни жителей Терского берега Белого моря – терских поморов.

Слово «поморы» вошло в активный оборот во второй половине XVIII в. как синоним слов «поморец», «поморянин», упоминавшихся в Новгородской летописи с XVI в. К концу XIX в. поморами стали называть всех русских жителей, занятых на рыбных и зверобойных промыслах и живущих на берегах Белого, Баренцева морей и северных рек: Мезени, Печоры, Онеги и Северной Двины.

Терские поморы – потомки преимущественно новгородцев, пришедших на Кольский полуостров в XII в. и к XV в. заселивших Терский берег.

Поморы были искусными судостроителями и мореходами. Основные рыбные промыслы поморов – тресковый на Мурмане, сельдяной в Белом море, речной промысел сёмги.

Беломорская семга распространена по всем крупным рекам Поморья, но на Терском берегу ее улов самый богатый и ценный. Существовали два основных промысла семги: заборами и почти не изменившийся до наших дней лов с использованием неводов. Сети поморы плели из корней деревьев, например из ели. Чтобы сеть не всплывала, опускалась на дно, к ней привязывали грузила – камни, обёрнутые берестой. Такие грузила назывались кибас.

Промысловый костюм поморов включал в себя

бузурунку (поморку), подвязанную поясом. Это удлиненная рубаха, связанная на спицах из толстой шерсти.

Сверху надевали совик – непромокаемую куртку с капюшоном. Её шили из кожи, надевали через голову. Поморы носили сапоги из тюленьей кожи. В разных деревнях их называли по-разному. Это могли быть бродни, ватары, бахилы. Ватары, сапоги с закругленным носом и мягкой подошвой, шили из цельного куска кожи.

Возвращаясь домой после удачного лова, который часто был сопряжен со смертельной опасностью, поморы благодарили Бога, строили церкви, воздвигали кресты. Одна из самых старинных церквей, сохранившаяся на Кольском полуострове – Успенская церковь в селе Варзуге. Она построена мастером Климентом в 1674 году без единого гвоздя.

Поморские суда отличались размером, грузоподъемностью. Ловили рыбу на шняках, карбасах, лодьях. Уникальной техникой судостроения стало шитьё кораблей «вицей» – еловым корнем и молодыми побегами деревьев. Размер шняки достигал 12 метров. В каждой шняке было три отделения. В одном держали наживку, в другом – рыболовные снасти, а в третьем – улов.

Поморские суда часто имели полозья, крепившиеся на днище, с их помощью судно не только легко передвигалось по льду, но и было приспособлено к волоку – сокращению морского пути по суше. Характерным отличием северного кораблестроения было устройство корпуса: подводная часть была округлой, а нос и корма приподнятыми. Это решение позже было применено для строительства ледоколов.

Тяжелые условия жизни требовали от поморов мужества и наблюдательности. Русские поморы создали систему арктического мореплавания, позволяющую ходить не только в высокие широты, но и проложить путь в Карское море и далее к берегам Сибири и Чукотки.



«Поморы и Русский Север»
Наталия Карпова. 2024.

Барельеф «Экспедиция Георгия Седова на Северный полюс»

В начале XX века началось состязание за первенство в освоении Арктики. Символом этой борьбы стала идея покорения Северного полюса. Норвежец Фритьоф Нансен вморозил своё судно «Фрам» в дрейфующие льды у Новосибирских островов, чтобы морское течение вынесло его к Северному полюсу, итальянец Умберто Каньи не дошёл по полюсу всего около 600 км. А Россия? Историю экспедиций к Северному полюсу открыл Георгий Яковлевич Седов.

В рапорте начальнику гидрографического управления Седов пишет, что «Амудсен желает во что бы то не стало оставить честь открытия Северного полюса за Норвегией, а мы докажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг». Идея нашла поддержку, и это была первая попытка русских покорить Северный полюс.

На барельефе изображен момент прощания Георгия Седова с супругой Верой Валерьевной 27 августа 1912 года. В этот день началась длительная арктическая экспедиция на шхуне «Святой Фока». Чтобы запечатлеть историю экспедиции, пригласили художника Николая Пинегина, благодаря которому мы знаем многие детали путешествия.

Седов был намерен водрузить на Северном полюсе флаг Российской империи. План экспедиции был такой: в начале навигации выйти из Архангельска, дойти до Земли Франца Иосифа, там зазимовать, а весной на собачьих упряжках двинуться к Северному полюсу. Но из-за тяжелой ледовой обстановки судно смогло дойти только до Новой Земли, где зазимовало. 96 суток участники экспедиции жили без света при жестких ограничениях топлива и продовольствия. Члены команды утеплили и укрепили борта судна, на льдине установили

метеостанции и вели научные исследования. Они впервые произвели съемку всего северо-западного берега и северной оконечности Новой Земли, уточнили и нанесли новые географические названия на карту. Только в конце июля 1913 г. «Святой Фока» вырвался из ледового плена и опять пошел на север к Земле Франца-Иосифа, где намеревался провести вторую зимовку. Оттуда 2 февраля 1914 г. Седов, несмотря на болезнь, с матросами Григорием Линником и Александром Пустошным на трех нартах, запряженных собаками, отправился к Северному полюсу.

В день отъезда Георгий Седов произносит прощальные слова: «Наша цель – достижение полюса. Всё возможное для осуществления её будет сделано». Седов понимает всю опасность пути и в письме прощается с женой: «Прощай родная. Крепко тебя целую. Твой Георгий».

На седьмой день больной Седов уже не мог идти, но упорно, лежа на нартах, приказывал везти себя на север. 20 февраля 1914 г. Георгий Седов умер на руках своих матросов. Они похоронили его на острове Рудольфа. Вместе с телом положили российский флаг, который везли на полюс, сделали крест из лыж и повернули обратно к бухте Тихой, а через две недели вернулись на судно. 15 августа 1914 г. «Святой Фока» добрался до становища Рында на Мурмане, затем вернулся в Архангельск.

Позже Вениамин Каверин написал свой легендарный роман «Два капитана», где Седов стал прототипом полярника Ивана Татаринова. 17 августа 1977 г. атомоход «Арктика» достиг Северного полюса. Древко флага СССР, установленного на льду, полярники скрепили с фрагментом древка «седовского» флага России.

Несмотря на то, что экспедиция не достигла полюса, она стала важной страницей в героической эпопее покорения Арктики и открыла путь к Северному полюсу другим исследователям.



«Экспедиция Георгия Седова на Северный полюс»
Наталия Карпова. 2024.

Барельеф «Первая арктическая экспедиция на дрейфующей льдине»

Сегодня дойти до Северного полюса нетрудно: атомные ледоколы и грузовые самолеты с легкостью справляются с этой задачей. Но сто лет назад не существовало таких мощных кораблей, самолетов, позволяющих доставить экспедицию к полюсу, не было и специального снаряжения, отсутствовала аппаратура, способная выдерживать суровые морозы. Решение научных и повседневных проблем требовало мужества и мастерства первооткрывателей.

Изображение на барельефе посвящено работе первой экспедиции на дрейфующей льдине под руководством Ивана Папанина.

Первая дрейфующая полярная станция «Северный полюс» начала свою работу в мае 1937 г. и до февраля 1938 г. прошла более 2000 км от полюса до берегов Гренландии. Научные материалы, полученные в ходе дрейфа, остаются уникальными и в настоящее время.

Участников экспедиции на льдину в нескольких километрах от Северного полюса доставил самолет АНТ-6. Это была команда под руководством Ивана Папанина. В составе команды были радист Эрнст Кренкель, океанограф Пётр Ширшов и метеоролог Евгений Федоров. Кроме папанинцев, самолет доставил на базу пса по кличке Веселый.

Экспедиция была первой долговременной и комплексной программой изучения Арктики. Для экспедиции специально создали две радиостанции. Кренкель регулярно отправлял на Большую землю радиограммы с научными данными.

Работа была очень сложная, чтобы измерить глубину океана и взять пробы донного грунта, приходилось опускать в океан приборы на ручной лебедке.

Поднимая четырехкилометровый трос из моря, полярникам нужно было крутить ворот лебедки в течение нескольких часов. Метеорологические наблюдения, промеры глубин, характеристика подводных течений и уточнение магнитных карт имели огромное значение. В ходе экспедиции был сделан ряд важных наблюдений в отношении океанических течений и их связи с движением льда. Не менее важно, что дрейфующая станция обеспечивала метеоданными трансарктические полеты Валерия Чкалова и Михаила Громова из СССР в Северную Америку.

Все участники экспедиции вели дневники, которые позволяют представить, как протекала повседневная жизнь на полярной станции. Жили в специальной брезентовой палатке с надувным полом, утепленной двумя слоями гагачьего пуха. Освещалась палатка электричеством с помощью аккумуляторов, которые заряжались от небольшого ветряка и от бензинового двигателя.

Изначально льдина, на которой была установлена станция, была размером примерно 3x5 км. Но по мере дрейфа на юг лёд таял, от льдины откалывались куски. 1 февраля 1938 г. из-за шторма станция оказалась на льдине размером примерно 300x200 м. Поэтому через 9 месяцев станция была эвакуирована в Гренландском море ледокольными пароходами «Таймыр» и «Мурман».

Работа дрейфующих полярных станций в арктических широтах была продолжена: в 1950 году начала работать вторая полярная станция под руководством Михаила Сомова.

Сегодня в Арктике работает уже 41-я российская полярная экспедиция. Ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс» – это уникальная лаборатория, аналогов которой нет в мире. Она работает в Арктике, продолжая программу дрейфующих станций, начало которой положила экспедиция Папанина в 1937 году.



«Первая арктическая экспедиция на дрейфующей льдине»
Василиса Карпова. 2024.

Барельеф «Первый полет через Северный полюс»

Барельеф посвящен первому полету через Северный полюс из Москвы в Америку под руководством Валерия Павловича Чкалова. На барельефе расположены три фигуры лётчиков: штурман Александр Беляков, Валерий Чкалов и второй пилот Георгий Байдуков.

Арктика всегда манила лётчиков и моряков своими неизведанными тайнами. Сверху можно разглядеть самые труднодоступные уголки суши и суровые ледники. Впервые полярная авиация в арктических широтах была использована лётчиком Яном Нагурским, который на гидросамолёте «Фарман МФ-11» исследовал льды и побережье Новой Земли в поиске пропавших экспедиций Георгия Седова, Владимира Русанова, Георгия Брусицова. Но настоящий прорыв в воздушном освоении арктического пространства связан с первым полетом Валерия Чкалова над Северным полюсом.

18 июня 1937 г. экипаж самолета АНТ-25 взлетел с подмосковного аэродрома. Спустя 63 часа, преодолев в воздухе без посадки 9130 км, они приземлились в американском Ванкувере. Этот полёт открыл воздушный путь через Северный полюс для каждого человека. Событие не смогло бы состояться без уникального самолета АНТ-25, созданного специалистами Центрального аэрогидродинамического института под руководством Андрея Николаевича Туполева и Павла Осиповича Сухого. Помимо сложных технических задач, нужно было решить новые вопросы, связанные с длительным пребыванием человека на борту.

Самолет оснастили удлиненными крыльями, что позволяло разместить в нем дополнительное горючее. АНТ-25 был устойчив, легок в управлении, но большой размах крыльев требовал специально оборудованной взлетной полосы с горкой. Чтобы обеспечить дальность

полета, был установлен новый двигатель, отполированы поверхности и даже обтянуты полотном крылья. Перед полетом через Северный полюс самолет доработали системой защиты от обледенения.

18 июня 1937 г. АНТ-25 взял курс на Северный полюс. В Арктике лётчики находятся в сложных погодных условиях, главные опасности здесь – изменчивые ветра, потеря ориентиров и холод. В бортовом журнале штурмана Белякова описаны все сложности, с которыми пришлось столкнуться экипажу. Температура в кабине при полете над Арктикой была ниже нуля. Приходилось срезать лед на замерзших окнах. На крыльях образовалась ледяная корка.

Экстремальные условия не помешали экипажу выполнить главную задачу. 20 июня самолет благополучно приземлился на аэродроме в Ванкувере, штат Вашингтон.

Перелёт через Северный полюс привел в восторг весь мир. Лётчиков встречали как героев, про них писали в газетах. Уже через месяц второй АНТ-25 с экипажем в составе Михаила Громова, Андрея Юмашева и Сергея Данилина, учитывая опыт команды Чкалова, полностью выполнил запланированный полет, долетев до Калифорнии и установил мировые рекорды дальности по прямой линии (10 148 км) и дальности по ломаной линии (11 500 км).

Современная полярная авиация развивается стремительно. Самолеты имеют усиленную конструкцию, специальные системы обогрева и антиобледенения, а также мощные двигатели, которые способны работать при низких температурах. Полет Валерия Чкалова стал первым опытом, открывшим трансарктический путь, которым сегодня летают комфортабельные пассажирские авиалайнеры.



«Первый полет через Северный полюс»
Василиса Карпова. 2024.

Барельеф «Первый атомный ледокол “Ленин”»

Российская Арктика – обширный регион, простирающийся от Северного полюса Земли до Северного полярного круга и северной границы тундры. Освоение Арктики происходило во многом благодаря развитию ледокольного флота.

Первый в мире ледокол арктического класса «Ермак» был построен в 1898 году. Он был назван в честь исследователя Сибири – казачьего атамана Ермака Тимофеевича. Инициатором постройки ледокола и деятельным участником создания проекта стал вице-адмирал Степан Осипович Макаров.

Особая страница в истории освоения Арктики связана с появлением атомных ледоколов. В 1957 г. был спущен на воду первый атомный ледокол «Ленин», а в 1960 г. под руководством капитана Павла Акимовича Пономарёва состоялась первая арктическая экспедиция ледокола.

Ледокол построен так, чтобы он мог преодолеть застывший лёд и разрушительное ледяное течение. Округлый корпус корабля обшит металлическими листами. Это необходимо, чтобы лёд не смог его раздавить.

Ледокол «Ленин» – это целый плавучий город, где работает и отдыхает команда судна. На ледоколе есть кинотеатр, столовая, медицинский блок. Самый верхний ряд иллюминаторов – ходовая рубка. Это специальное помещение, откуда осуществляется управление кораблём на ходу. Атомный реактор нагревает воду, превращая ее в пар, который раскручивает турбины. Турбины приводят в движение генераторы для выработки электричества, которое поступает в электромоторы, крутящие гребные винты.

Основная задача ледокола – проводка судов во льдах, помочь тем, кто застрял в ледовом плена на трассах Севморпути. За время работы «Ленин» провел через арктические льды более 3700 судов, стал первым в мире кораблем, который непрерывно находился в Арктических водах более года. С борта «Ленина» в 1961 году впервые была высажена на морскую льдину научно-исследовательская дрейфующая станция «Северный полюс-10».

В 1989 г. атомоход был выведен из эксплуатации, а в 2009 г. ледокол стал музеем. На экскурсиях рассказывают о героической работе самого ледокола, о Северном ледовитом океане, об истории мирного атома. Музей-ледокол «Ленин» находится в порту города Мурманска. Здесь полностью сохранена обстановка судна, открыты для осмотра капитанский мостик, часть машинного отделения, пост энергетики.

11 декабря 2015 года ледокол «Ленин» получил официальный статус памятника истории и культуры. Также ледокол отмечен знаком «Морское наследие России», который устанавливается на самых значимых морских объектах страны. Ледокол «Ленин» получил такой статус, так как это первое в мире судно гражданского назначения с ядерной силовой установкой, которое было специально спроектировано и построено для работы по обслуживанию не локальных портов, а всего Северного морского пути.



«Первый атомный ледокол «Ленин»
Василиса Карпова. 2024.

Барельеф «Мурманский порт и Северный морской путь»

Современный Мурманский морской порт – один из крупнейших незамерзающих портов в России, главный транспортный узел по доставке грузов в Арктику.

Строительство Мурманского порта было вызвано потребностями Первой мировой войны: государству необходим был порт, способный принимать океанские суда круглый год. Место для строительства порта в Кольском заливе Баренцева моря в 1915 году выбрала гидрографическая экспедиция Валериана Ляхницкого. Большая глубина залива, длинная и ровная береговая полоса, подходящая для размещения будущего города, защита от ветров высокими сопками, прямой выход судов в океан – это причины выбора именно этого места. Но главной особенностью является то, что Кольский залив и юго-западная часть Баренцева моря зимой не замерзают благодаря теплому течению Гольфстриму.

Строительство порта шло в трудных условиях: не хватало материалов, механизмов, жилья. Но уже в начале марта 1916 года три глубоководных причала принимали суда, а вскоре в Петроград и Архангельск были направлены военные грузы.

В годы Второй мировой войны порт играл решающую роль в жизни России. Он принимал конвои союзников, доставлявшие по ленд-лизу боевую технику и вооружение. Несмотря на ожесточенные бомбёжки, работы в порту не прекращались. В послевоенные годы порт снабжал рыбой всю страну. В середине XX века на базе порта создан самый большой на севере комплекс, обрабатывающий суда любого типа: промысловые, транспортные, плавбазы.

Сегодня предприятие ПАО «Мурманский морской торговый порт» – один из крупнейших незамерзающих портов в России. Его называют «воротами Арктики». Каждый год здесь обрабатывают более пятисот судов. Он лидирует по грузообороту среди портов всех стран, расположенных в Северном морском бассейне. Здесь работают ежедневно и круглосуточно, невзирая на погоду и праздники. С его причалов на мировой рынок отправляются уголь, стройматериалы, продукция химических предприятий.

В мурманском порту базируются самые мощные ледоколы России, обеспечивающие работу Северного морского пути. Сегодня Северный морской путь является связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны, между Азией и Европой. Он объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие регионы мира.



«Мурманский порт и Северный морской путь»
Василиса Карпова. 2024.

Мы благодарим всех, кто принял участие и проявил интерес к реализации проекта, в особенности:

Ростомашвили Ию Евгеньевну, директора АНО

Центр социокультурных практик «Большие возможности», кандидата психологических наук, доцента Санкт-Петербургского Государственного института психологии и социальной работы, эксперта Русского музея по социокультурным услугам для различных категорий посетителей с инвалидностью, члена редколлегии федерального экспертино-аналитического журнала «Доступная среда»;

Галину Максимовну Новотворцеву, специалиста по адаптации музейных программ для незрячих и слабовидящих посетителей;

Богдан Анну Андреевну, тифлокомментатора, специалиста по музейной педагогике;

Феденёву Елену Анатольевну, старшего преподавателя кафедры искусств и дизайна Мурманского арктического университета;

Трубниковой Ксению Юрьевну, ассистента кафедры искусств и дизайна Мурманского арктического университета;

Чернову Елену Александровну, учебного мастера кафедры искусств и дизайна Мурманского арктического университета;

Шевчук Юлию Михайловну, учебного мастера кафедры искусств и дизайна Мурманского арктического университета;

Череватую Яну Геннадьевну, руководителя изостудии незрячих художников Центра культурно-спортивной реабилитации СПб РО ВОС;

членов изостудии незрячих художников Центра культурно-спортивной реабилитации СПб РО ВОС, участвующих в фокус-группе проекта.

Партнеров и участников проекта:

- Российский государственный музей Арктики и Антарктики;
- Экспертно-аналитический журнал «Доступная среда»;
- АНО Санкт-Петербургский центр социокультурных практик «Большие возможности»;
- Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова;
- Центр культурно-спортивной реабилитации СПб РО ВОС.

Творческая группа проекта:

Базанова Екатерина Андреевна, руководитель Выставочного комплекса, учебный мастер кафедры искусств и дизайна Мурманского арктического университета;

Карпова Наталья Александровна, скульптор, член Союза художников, доцент кафедры графики и скульптуры Института художественного образования Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена;

Карпова Василиса Николаевна, скульптор, член Союза художников;

Терещенко Елена Юрьевна, доктор культурологии, зав. кафедрой искусств и дизайна Мурманского арктического университета;

Желнина Зоя Юрьевна, кандидат философских наук, зав. кафедрой сервиса и туризма Мурманского арктического университета;

Голишникова Елена Ильинична, кандидат педагогических наук, доцент кафедры психологии и коррекционной педагогики Мурманского арктического университета;

Санташова Олеся Владимировна, педагог-психолог Мурманской коррекционной школы-интерната № 3.