

ные законодательные документы в отрасли охраны труда, которые действуют на данное время в Украине. Определенно важность улучшения охраны труда на предприятиях для более безопасных условий труда.

Sorochinska E.L. The development of labor protection in Ukraine. *The basic stages of development of science are shortly considered about a labor protection in Ukraine. Basic legislative documents are resulted in industry of guard labors which operate on this time in Ukraine. Certainly importance of improvement of labor protection is on enterprises for more safe terms of labor.*

ДК 629.73 (09):069.51(477.53)

РОЗВИТОК МЕРЕЖІ АВІАЦІЙНИХ МУЗЕЙНИХ ЕКСПОЗИЦІЙ У ПОЛТАВІ

Пістоленко І.О., канд. істор. наук

(Полтавський музей авіації і космонавтики)

У статті на основі архівних та інших документів розглядається історія становлення та етапи формування мережі авіаційних експозицій в Полтаві, початок якої пов'язаний з Полтавським музеєм авіації і космонавтики. Проаналізовані особливості виникнення складових названих музейних експозицій і їх комплексне функціонування.

Історія розвитку авіації в Україні за різних історичних періодів: коли вона була частиною Російської імперії, входила до складу СРСР і за роки незалежності, у воєнні і мирні часи, – стала, особливо за останні два десятиліття, об'єктом і предметом багатьох досліджень і публікацій. Менш численними є наукові праці, що стосуються авіаційної історії окремих регіонів. І ще менша кількість опублікованих досліджень вміщує аналіз розвитку музейних експозицій, створення яких розглядається на тлі важливих подій в історії авіації регіонального і загального плану.

Полтава має давні авіаційні традиції, свою авіаційну історію (з 1910 р. до початку ХХІ століття). Ще на по-



чатку ХХ століття (1910 р.) у Полтаві був заснований один із перших у Російській імперії аероклубів. На початку 1920-х рр. Полтава входила до першої десятки міст Радянського Союзу, де була створена і успішно діяла мережа планерних гуртків. У цей період РВС РСЧА вирішив створити у Полтаві базу для підготовки особового складу для частин Червоного Повітряного флоту.

Наприкінці 20-х – у 30-і рр. минулого століття у місті функціонувала Всеукраїнська школа льотчиків. У названих закладах, а також у Полтавському аероклубі одержали путівку в авіацію сотні молодих людей. Кращі з них стали відомими льотчиками, фахівцями авіаційної справи.

У 1936-1941 рр. на Полтавській авіа-базі дислокувалися ескадрильї Першої повітряної армії особливого призначення. Завдяки міцній матеріально-технічній базі аеродромного вузла, наявності висококваліфікованих кадрів у довоєнній Полтаві були створені Вищі штурманські курси (школа) Військово-повітряних Сил.

Саме з полтавської авіабази у 1944 р. здійснювалися «човникові» рейди стратегічної авіації країн антигітлерівської коаліції за планом операції «Френтік».

У 1943 р. розпочалося формування 13-ї Дніпропетровсько-Будапештської важкої бомбардувальної авіадивізії і був створений 185 гвардійський Кіровоградсько-Будапештський важкий бомбардувальний авіаційний полк авіації дальньої дії. З 1946 р. Полтава стала місцем їх дислокування. У 1949 р. полк першим у ВПС СРСР отримав на озброєння Ту-4, з 1955 р. – Ту-16, з 1974 р. – Ту-22М3 з ракетним комплексом Х-22М. У 1957 р. дивізія в Полтаві першою в СРСР стала освоювати дозаправки в повітрі [1].

У СРСР Полтава вважалася однією зі «столиць» Дальньої авіації. Тут по праву пишалися історією військових частин і формувань, які дислокувалися у Полтаві, та одним із найбільших військових аеродромів із двома паралельними злітно-посадковими смугами: з ґрунтовим типом поверхні, довжиною 2500 метрів та з армобетонним покриттям, довжина якої також 2500 метрів [1], що дозволяло приймати будь-які літаки.

Полтава і Полтавщина – батьківщина багатьох учених, конструкторів, спеціалістів, активних діячів авіаційної та ракетно-космічної галузей. Ви-

хованці полтавських закладів авіаційного профілю відзначилися при випробуванні авіаційної техніки, під час виконання спеціальних завдань в Антарктиді, під час ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС та ін.

Враховуючи викладене, можна стверджувати, що не випадково у Полтаві поступово склався музейний комплекс, присвячений історії авіації. Перераховані вище та інші матеріали з історії авіації були покладені в основу Полтавського музею авіації і космонавтики.

У ряді випадків експозиції музеїв технічного профілю – а Полтавський музей авіації і космонавтики значною мірою відноситься до закладів цієї категорії – як правило складаються з двох рівнозначних частин: одна (в основному історичного плану) міститься в «інтер'єрі», інша – переважно технічна – у вигляді виставки або в окремому павільйоні, або на спеціальному «екстер'рному» майданчику.

Полтавський музей авіації і космонавтики не є винятком. Ще на початковому етапі створення «основної» (або «інтер'єрної») експозиції у другий половині 1980-х років у структурі Полтавського музею авіації і космонавтики передбачалася така «екстер'єрна» складова: планувалося створити виокремлене, спеціально оформлене екстер'єрне зібрання авіаційної та ракетно-космічної техніки – постійнодіючу виставку або музейну стоянку [4].

Спочатку планувалося сформувати цю екстер'рну частину неподалік від будівлі музею, на прилеглому майданчику у парковій зоні міста (див. стор. 3 обкладинки). Проте реалізація такого проекту через низку обставин виявилася неможливою.

Пізніше за домовленістю з командуванням полтавського авіаз'єднання за погодженням з іншими відповідними структурами планувалося розмістити виставкову експозицію – і це стало б її відмінністю від інших подібних формувань – на території діючого авіаційного з'єднання. Проте це не суперечило б концепції, оскільки всі організаційні, експлуатаційні та культурно-просвітницькі заходи мали проводитися на партнерських засадах і під двоєдиним керівництвом музею.

У 1990-х – на початку 2000-х рр. за ініціативою музею, підтриманою командуванням авіаз'єднання, були закладені основи постійнодіючої виставки і виконаний значний обсяг робіт. Частина експонатів – зразки ракетно-космічної і, головним чином, авіаційної техніки, які були зняті з озброєння у зв'язку з використанням експлуатаційного ресурсу або на основі інших офіційних домовленостей були виведені з активного застосування, – поклала початок створенню виставки [2].

Так, у лютому 2000 р. командувач ВПС України за дорученням Міністра оборони України повідомив Голові Полтавської обласної державної адміністрації, що програмою ліквідації стратегічних авіаційних комплексів передбачено залишення одного літака Ту-160 та одного літака Ту-95МЗ в якості музейних експонатів і що заходи з підготовки літаків та екіпажів до перельотів на військовий аеродром Полтава для їх передачі у музей військової частини А-2524 планується завершити у травні 2000 року [7].

У жовтні 2000-го року були розроблені проекти документів щодо створення такої виставки: історична довідка, концепція, положення і т.ін.

Пропонувалося створити постійнодіючу виставку авіаційної та ракетно-космічної техніки подвійного підпорядкування: Міністерству оборони України та Міністерству культури й мистецтв України, за погодженням із командуванням військово-повітряних сил України, Полтавською обласною державною адміністрацією, відповідними міністерствами і відомствами.

Задум щодо створення такого екстер'єрного сегменту експозиції музею виник як результат фактичної успішної співпраці двох різнопланових формувань: державного музею авіаційного і ракетно-космічного профілю та військової авіаційної частини. Музей мав можливість забезпечити наукову основу – історичний матеріал, що його одержали науковці у результаті досліджень і пошуків; військове авіаз'єднання підкріплювало цю основу інформацією щодо практичного застосування експонованої техніки і могло забезпечити її належне використання і збереження у якості музейних експонатів.

Виставка мала бути розташованою на спеціально відведеній території Полтавського авіаз'єднання. І являла собою спеціально оформлене в екстер'єрі зібрання зразків авіаційної, ракетно-космічної техніки.

Планувалося поступово поповнювати її експозицію іншими літаками, планерами, ракетами, апаратами для повернення з космосу та іншими, що їх створили та розробили у конструкторських бюро та на промислових підприємствах України, або такими, що були на озброєнні у ВПС України, чи використовувалися на авіапідприємствах Міністерства транспорту України.

Зразки названої техніки частково вже були передані, а також мали безко-

штовно передаватися для збереження та експонування на виставці керівниками відповідних авіаційних формувань та авіапідприємств.

Полтавський музей авіації і космонавтики та командування 13-ї авіадивізії брали на себе забезпечення обліку, охорони та збереження техніки і створення умов для її ефективного використання в експозиційній, науково-пропагандистській, культурно-просвітницькій, профорієнтаційній роботі відповідно до Закону України «Про музеї та музейну справу», керуючись відповідними нормативними актами Міністерства оборони України, Міністерства культури й мистецтв України, органів місцевої влади та музейним Статутом.

Усі предмети, що мали входити до постійнодіючої виставки, повинні бути на обліку у Полтавському музеї авіації і космонавтики, 13-ої авіадивізії, складати основний фонд музею і входити до складу музейного фонду України.

За участі та за допомогою командування авіаз'єднання та Полтавського авіапідприємства можливо було б проводити певні реставраційні роботи, а також збереження експонатів, будівель і споруд.

Головне завдання виставки вбачалося, насамперед, у виконанні однієї з основних музейних функцій – у комплектуванні зразків авіаційної і ракетно-космічної техніки та їх збереження як важливих пам'яток історії, науки і техніки як складової культури. Використання експонатів виставки мало б базуватися й, у свою чергу, стало б підґрунтям для більш глибокого вивчення, систематизації і популяризації творчої спадщи-

ни українських учених, конструкторів, організаторів і спеціалістів авіаційного і ракетно-космічного будівництва, історії військової авіації, матеріалів про військові частини і з'єднання Полтавщини, України, про діяльність на Полтавщині підприємств, організацій, навчальних закладів авіаційного профілю, громадських організацій, товариств, аероклубів, гуртків, що сприяли розвитку повітроплавання, авіації та космонавтики.

Окремі розділи мали бути присвячені історії 13-ої гвардійської Дніпропетровсько-Будапештської бомбардувальної авіадивізії та її частин, авіаційних з'єднань, які у 1940-і роки були удостоєні почесних найменувань «Полтавських», історії спільної діяльності авіаз'єднань стратегічної авіації країн антигітлерівської коаліції та ін.

Згадані частини екстер'єрної експозиції можна було б, за планом, розмістити безпосередньо на території виставки або в салоні одного з літаків, а також експонувати за допомогою пересувних виставок, плакатів-макетів, моделей і подібних засобів не лише у Полтаві, а й за її межами.

Використання не лише базової, «інтер'єрної» експозиції в залах Полтавського музею авіації і космонавтики, а й суттєво доповнюючої її екстер'єрної частини – виставки на території авіаз'єднання, дозволило б на новому, на порядок вищому рівні сприяти збереженню авіаційної та ракетно-космічної спадщини України, більш масштабно і переконливо проводити військово-патріотичні, культурно-історичні, авіаційно-спортивні заходи із залученням молоді до вивчення і популяризації вітчизняної, зарубіжної авіації і космонавтики.

Проте виявилось, що Полтавський музей авіації і космонавтики, який з початку створення, існуючи на правах відділу Полтавського краєзнавчого музею і маючи достатньо прав і функцій для здійснення самостійної музейної діяльності, наприкінці 1990-х рр. формально уже розглядався як відділ краєзнавчого музею і не мав права створювати подібних підрозділів у своїй структурі (не можна створити філію або відділ відділу). Полтавський же краєзнавчий музей не взяв на себе функцію головної організації по відношенню до цієї постійнодіючої виставки.

3 5 квітня 1992 р. 13-а гвардійська Дніпропетровсько-Будапештська важкобомбардувальна авіадивізія увійшла до складу Військово-повітряних сил України. У травні 2000 р. у зв'язку з реформуванням ВПС України було розпочате розформування авіаз'єднання, яке закінчилося у 2006 р. Значення полтавського аеродрому для подальшого його використання за призначенням не розглядалося. Наразі він використовується як запасний аеродром для 831-ї бригади тактичної авіації, що базується на аеродромі у Миргороді Полтавської області. Літаки, що були на озброєнні у Полтаві, мали бути утилізовані. Знищення літаків проводилося у рамках українсько-американської Угоди про ліквідацію стратегічних ядерних озброєнь, зокрема, і стратегічних бомбардувальників.

За таких умов функції охорони та збереження авіаційної та ракетно-космічної техніки військовими виконуватися у планованому варіанті не могли. Тому у 2005 році постало питання про те, щоб зробити виставку структурним підрозділом Центрального му-

зею Збройних сил України (м. Київ), його філією, з передачею, за погодженням з Міністерством Оборони України, усіх зразків техніки, експонованої на виставці, споруд та будівель на території колишнього авіаз'єднання ЦМ ЗСУ і покладенням охорони на адміністрацію музею та підрозділи позавідомчої охорони УМВС (на договірній основі). Однак у 2006 р. Міністерство оборони України повідомило до Полтави, що «в умовах реформування Збройних Сил у бюджеті не передбачені кошти на створення філіалу центрального музею Збройних Сил України» [6]. Проте Центральный музей Збройних Сил України «з метою контролю забезпечення збереженості авіаційної військової техніки у м. Полтава... включив ці унікальні зразки до складу свого музейного фонду (а відповідно і до Музейного фонду України)...» [8].

Розглядалося також питання про те, щоб надати виставці у Полтаві статус самостійно діючого Музею Дальньої авіації. У квітні 2007 р. за рішенням Полтавської обласної Ради на території авіабази (в/ч А-2673) було створене обласне комунальне підприємство «Музей дальньої авіації» [3]. Для обслуговування експонованої техніки та виконання інших робіт було призначено 13 осіб. З них безпосередньо займаються літаками 3 спеціалісти: головний інженер і два техніки. Для експонування авіаційної та ракетно-космічної техніки музей має земельну ділянку площею 6,2 гектари. Проте, що стосується самої авіаційної техніки, на звернення місцевої влади до Міністерства оборони України було дано відповідь, що передача майна Міністерства в комунальну власність заборонена.

Навесні 2009 р. Міністерство оборони України своєю дерективою передало п'ять «полтавських» літаків (Ту-160, Ту-95МС, Ту-16, Ту-22, Су-15) у розпорядження Державного музею авіації України в Жулянах. Наразі і літаки, і земельна ділянка, і будівлі (колишній штаб авіаполку) є власністю Державного музею авіації України. Однак літаки знаходяться на тимчасовому збереженні у Полтаві, оскільки для їх демонтажу, транспортування до Жулян і складання на новому місці стоянки потрібні чималі кошти.

Станом на 2011 р. експозиція виставки-музею налічувала 10 літаків, з більшості яких зняли двигуни та частину приладів (спеціальне обладнання, ракети, електричну проводку і т.п.). Усі літаки музейної експозиції приведені до безпечного стану [5]. Для експонування до музею були передані також зразки авіаційного озброєння.

У планах Музею Дальньої авіації в Полтаві поповнити у подальшому колекцію навчально-тренувальним літаком Л-39, штурмовиком Су-25, багатоцільовими винищувачами МіГ-23 і МіГ-29.

На території виставки-музею 7 травня 2010 р. був відкритий пам'ятник і комплекс біля нього на честь бійців 169-ї авіаційної бази особливого призначення, які загинули під час бомбардування аеродрому у червні 1944 р. Комплекс складається зі стели з чорного граніту (з Житомирщини) з викарбуваними на ньому прізвищами воїнів, фрагментів десяти 250-кілограмових авіабомб, ніби розкиданих навколо нього, стилізованої гармати (оригінальним є лише ствол гармати, решта складових – муляж) і декількох оригінальних батальйонних кулеметів (14,5 мм).

До екстер'єрної експозиції на авіаційному майданчику з території авіа-містечка «Полтава-4» були перенесені також меморіальний комплекс на честь теоретика космонавтики Ю.В. Кондратюка, відкритий до 100-річчя від дня народження вченого (1997 р.). Він складається з оригінального апарату для повернення з космосу серії «Космос», корпусу крилатої авіаційної ракети КСР-5 (без хвостового оперення) і пам'ятної таблички. Коли цей комплекс розташовувався поблизу колишнього штабу полку, у корпусі ракети КСР-5 було наявне і нижнє хвостове оперення, закріплене на бетонному під'ятнику. Проте під час демонтажу хвостове оперення зруйнувалося.

Також у 1995 р. був відкритий пам'ятник на честь полтавських авіаторів, що загинули під час війни 1941-1945 рр. Він являє собою композицію зі стилізованого стабілізатора літака, повітряного гвинта від Іл-14 і меморіальної таблички.

У задумах музейників-авіаторів – відкриття ще одного пам'ятника на музейній території. Планується присвятити його загиблим льотчикам, які розпочинали освоєння дозавправлення паливом у повітрі на літаку Ту-16. За дизайном це могла б бути, як вважає керівництво музею, зменшена модель Ту-16, з якого виходить крило зі шлангом для дозавправлення, а поряд на стелі – імена льотчиків, які загинули.

Одночасно з підтримання у належному стані експонованих на відкритому майданчику літаків, співробітниками Музею Дільньої авіації збираються фото-, документальні і оригінальні речові матеріали (наприклад, колекція аварійно-рятувальних засобів,

що встановлюються на літаках: човни, радіостанції та інші) – для створення інтер'єрної експозиції. Є дві можливості її розміщення: або в одноповерховому будинку, де раніше був розташований штаб полку (але для цього необхідно розв'язати проблему, кому належить право власності на цю будівлю – Міністерству оборони або полтавським комунальникам), або в салоні одного з літаків.

Хоча наразі юридично Полтавський музей авіації і космонавтики та Музей Дальньої авіації є окремими музейними структурами, вони пов'язані та об'єднані не лише тематично і не лише історією створення, а й логікою будови їх експозицій.

З урахуванням краєзнавчих особливостей ця своєрідна «інтер'єрно-екстер'єрна» експозиція Полтавського музею авіації і космонавтики та Музею дальньої авіації отримала подальший динамічний розвиток.

Поступово у структурі виставки-музею авіаційної і ракетно-космічної техніки (Музею Дальньої авіації) сформувалася ще одна складова – нова «екстер'єрна» частина на території авіа-містечка «Полтава-4» – за межами вже існуючої «екстер'єрної» експозиції, а саме: комплекс меморіальних дошок і пам'ятників, присвячених історії авіації в Полтаві (пам'ятник на честь десяти льотчиків, які 8 лютого 1945 р. здійснили втечу з німецько-фашистського табору на острові Узедом; дві меморіальні стели на честь загиблих полтавських авіаторів; меморіальна дошка на честь командира 13-ї авіадивізії П.А. Юрченка), а також макет літака Ту-22М2, який був виготовлений у 1981 р. у техніко-експлуатаційній частині з ме-

талу і встановлений на постаменті біля Вічного вогню. У 2010 р. була забезпечена підсвітка цього макету Ту-22М2.

Хоча питання про використання декількох будівель, що належали авіадивізії, для створення «основної» – історичної експозиції, вирішене не було, науково-пошукова праця авіаторів-експозиціонерів стала, певною мірою, поштовхом для створення ще однієї «інтер'єрної» експозиції. Так, за ініціативою керівництва авіабази, що дислокується на території колишнього авіаз'єднання, у приміщеннях будинку, де свого часу знаходився штаб авіадивізії, 9 травня 2009 р. був відкритий відомчий музейний заклад – військово-історичний музей 13-ї гвардійської Дніпропетровсько-Будапештської ордену Суворова важкої бомбардувальної авіаційної дивізії (або, як його ще називають, музей Бойової слави авіадивізії).

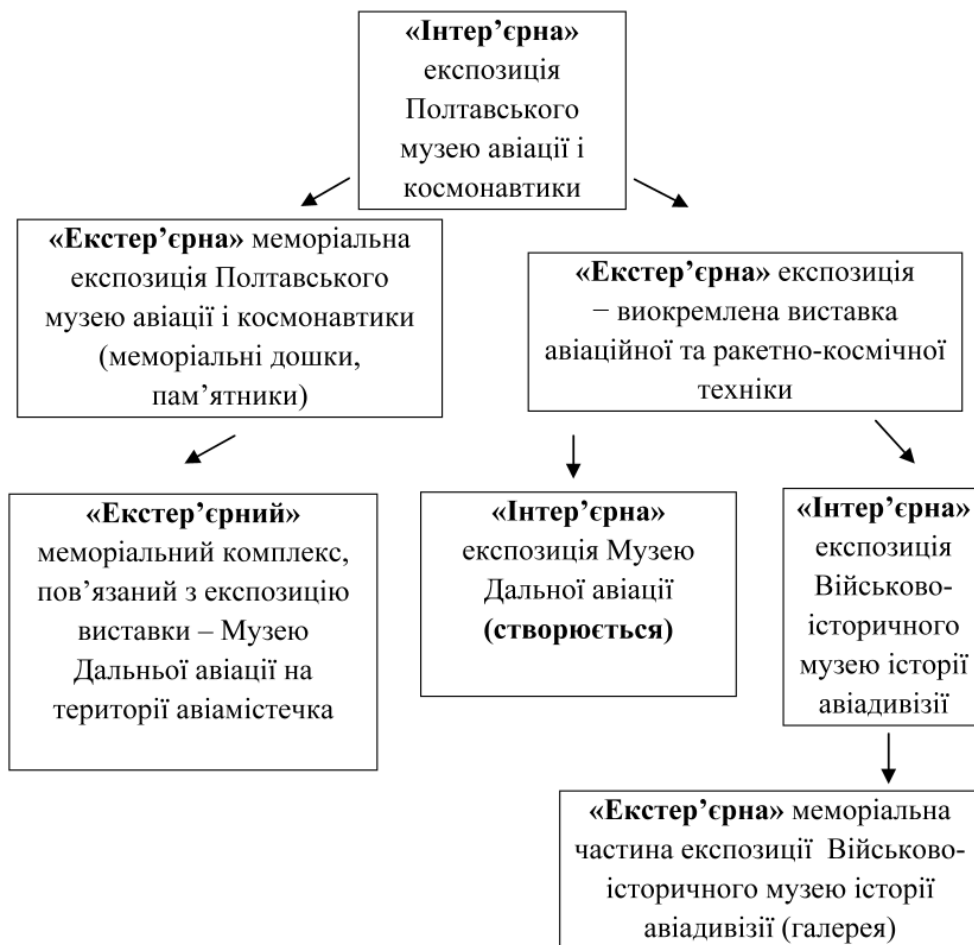
У свою чергу «інтер'єрна» експозиція Військово-історичного музею авіадивізії знову ж таки продовжила свій розвиток в «екстер'єрі». Поряд із будівлею, де розташований цей музей, 9 травня 2011 р. була відкрита його «екстер'єрна» меморіальна частина – галерея бронзових бюстів льотчиків-героїв 184-го гвардійського Полтавсько-Берлінського важкобомбардувального авіаполку, що була перенесена з гарнізону у м. Прилуки.

Нині «інтер'єрні» та «екстер'єрні» експозиції Полтавського музею авіації і космонавтики, Музею дальньої авіації та військово-історичного музею 13-ї авіадивізії органічно доповнюють одна одну, складаючи єдину тематичну мережу, єдиний музейний комплекс. Схематично генезу даного авіаційного музейного комплексу в Полтаві з точки зору на-

явності «інтер'єрної» та «екстер'єрної» складових можна уявити собі так, як зображено на наступній схемі.

Оскільки авіаційна та ракетно-космічна техніка, експонована в музеях, має певні особливості і суттєво від-

Схема розвитку авіаційного музейного комплексу в Полтаві



Таким чином, головною причиною створення у Полтаві мережі музейних закладів авіаційного профілю є давня, багата на важливі події історія розвитку авіації в регіоні (у різні періоди). Основу для створення музейних експозицій дали успішні комплексні дослідження авіаційної історії Полтави та доробку вчених, конструкторів, інших фахівців цієї галузі – представників міста і регіону.

різняється від інших музейних об'єктів, що експонуються, вона потребує особливої уваги, догляду і умов зберігання.

Стисло розглянувши історію становлення, етапи і особливості створення авіаційної музейної мережі в Полтаві, бачимо, що «інтер'єрна» музейна експозиція може прямувати до свого розвитку і виникнення «екстер'єрної» складової або у вигляді меморіальної частини (комплекс меморіальних

дошок, пам'ятників), або у вигляді виокремлених, спеціально оформлених виставок. На певному етапі розвитку ці «екстер'єрні» формування у свою чергу можуть ініціювати створення нових «інтер'єрних» експозицій, які, розвиваються далі і сприяють виникненню похідних від них «екстер'єрних» формувань. Тобто, «інтер'єрна» та «екстер'єрна» частини є складовими музейної експозиції, які, будучи взаємопов'язаними і доповнюючи одна одну, можуть органічно розвиватися, даючи поштовх виникненню нових експозиційних формувань обох напрямків.

ЛІТЕРАТУРА

1. Авіабаза Полтава // Режим доступу: uk.wikipedia.org/wiki/Авіабаза_Полт
2. Архів Полтавського музею авіації і космонавтики, м. Полтава Ф. м-2 Листування щодо створення постійнодіючої виставки з історії авіації за 1994-2007 рр. – Спр. 5-16.
3. Брусенський О. Буде створено музей дальньої авіації / О. Брусенський //

Пистоленко И.А. Развитие сети авиационных музейных экспозиций в Полтаве. В статье на основе архивных и других документов рассматривается история становления и этапы формирования сети авиационных музейных экспозиций в Полтаве, начало которой связано с Полтавским музеем авиации и космонавтики. Проанализированы особенности возникновения составляющих названных музейных экспозиций и их комплексное функционирование.

Pistolenko I.A. Extension of the circuit of the aviation museum expositions in Poltava. In the article on the basis of archival and other documents stages of formations of the circuit of the aviation expositions of the museums in Poltava, the foundation of which is connected with the Poltava Museum of aircraft and cosmonautics. It was analyzed peculiarities of rise of the components of the named museum expositions and its comprehensive operation.

Полтавський вісник. – 2007. – № 17 (928). – 24 квітня. – С. 2.

4. Брусенський О. Ще раз про музейну стоянку / О. Брусенський // Полтавський вісник. – 2007. – № 16 (927). – 20 квітня. – С. 16.

5. Діденко Н. У Полтаві таки буде музей літаків дальньої авіації? / Н. Діденко // Вечірня Полтава. – 2007. – № 10 (732). – 8 березня. – С. 4.

6. Лазарев В. «І грянув бій, Полтавській бій...» / В. Лазарев // Народна армія. – 2007. – 3 лютого. – С. 6.

7. Наказ Міністерства оборони України № 36 від 09.02.2000 р.: копія // Архів Полтавського музею авіації і космонавтики, м. Полтава Ф. м-2 Листування щодо створення постійнодіючої виставки з історії авіації за 2000 рік. – Спр. 10. – Док. 1. – Арк. 135.

8. Росляк Р. Начальник Центрального музею Збройних Сил України, кандидат історичних наук Віктор Карпов... // Народна армія. – 2007. – 3 лютого. – С. 6.