

ПАМ'ЯТКИ НАУКИ І ТЕХНІКИ

Розділ ІХ

УДК 629.73 (09):069.51(477.53)

І.О. ПІСТОЛЕНКО

Пам'ятки авіаційної техніки в Полтавському музеї дальньої авіації

Статтю присвячено історії формування колекції Музею Дальньої авіації в Полтаві. Увага акцентується на складі й стані експонованої авіаційної та ракетно-космічної техніки.

Ключові слова: культурна спадщина, пам'ятки техніки, пам'ятки авіації, зразки літаків, авіаційні музеї.

Нині Інтернет дозволяє провести аналіз стану музейної авіаційної справи у світі, дослідити діяльність авіаційних музеїв, їх досягнення. Навіть приблизний підрахунок кількості музеїв авіації у світі демонструє ставлення до свого й світового спадку: в Америці – 322 авіаційні музеї, в Європі – 173, в Азії – 25, в Австралії – 17, в Російській Федерації – 11 (а також понад 80 музеїв авіапідприємств [19]), в Україні – 6, в Африці – 2 [17].

Проблема збереження вітчизняної авіаційної історії, авіаційної науково-технічної спадщини, відродження інтересу перспективної молоді до авіації є нині однією з актуальних проблем в Україні. Цьому питанню чимало уваги приділяють історики авіації, військові історики, краєзнавці, які викладають результати своїх досліджень, спостережень і міркувань у різних виданнях та публікаціях [напр.: 6; 8; 11; 16; 22]. Зацікавленість цією проблемою свідчить, що збереження як історичних відомостей щодо розвитку авіації в Україні, так і зразків авіаційної техніки є необхідною умовою для повернення нашої країні звання однієї з передових авіаційних держав світу.

Полтава має свою авіаційну історію. Її сторінка, що пов'язана з авіацією далекої дії, знайшла своє відображення за допомогою музейних засобів у Музеї Дальньої авіації [9].



Історія Полтавського аеродрому розпочалася в 1920-ті роки, коли у Полтаві створили повітряну проміжну станцію «Укрповітрофлоту» по лінії Харків–Київ [5]: були облаштовані аеродром і метеорологічна станція на ньому, побудовані приміщення (дерев'яний ангар тощо). До весни 1924 р. аеродром був готовий прийняти будь-який пасажирський або військовий літак [10]. 15 травня 1924 р. відбувся перший технічний рейс по лінії Харків–Полтава–Харків на літаку Дорнье-Комета [5].

У 1936–1941 роках на полтавській авіабазі дислокувалися ескадрильї Першої повітряної армії особливого призначення.

У роки II Світової війни з полтавської авіабази у 1944 р. здійснювалися «човникові» рейди стратегічної авіації країн-союзниць проти нацистської Німеччини в межах операції «Френтік». У 1943 р. розпочалося формування 13-ї Дніпропетровсько-Будапештської важкої бомбардувальної авіадивізії й був створений 185-й гвардійський Кіровоградсько-Будапештський важкий бомбардувальний авіаційний полк авіації дальньої дії. З 1946 р. Полтава стала місцем їх дислокування. В 1949 р. полк першим у Військово-Повітряних Силах СРСР отримав на озброєння літаки Ту-4, з 1955 р. – Ту-16, з 1974 р. – Ту-22М3 з ракетним комплексом Х-22М. 226-й гвардійський Сталінградсько-Катовицький важкий бомбардувальний авіапункт був постановником-перехоплювачем перешкод, забезпечував прохід бомбардувальників через систему протиповітряної оборони супротивника. Цей полк також мав на озброєнні крилаті ракети та бомби з ядерними боєзарядами. В 1957 р. дивізія в Полтаві першою в СРСР стала освоювати дозаправки в повітрі [1].

Основи Музею Дальньої авіації в Полтаві – спочатку у вигляді постійно діючої виставки – були закладені в 1990-х – на початку 2000-х років. [21]. Були розроблені проекти документів щодо створення такої виставки. Вона мала розташовуватися на спеціально відведеній для неї території діючого Полтавського авіаз'єднання, яке забезпечувало б охорону та підтримання у належному стані експонованої авіаційної техніки.

У травні 2000 р. у зв'язку з розформуванням Військово-Повітряних Сил України розпочали розформовуватися й авіаз'єднання (закінчено в 2006 р.). Літаки, що були на озброєнні в Полтаві, утилізували в рамках українсько-американської угоди щодо ліквідації стратегічних озброєнь (в т.ч. і стратегічних бомбардувальників). Тепер Полтавський аеродром використовується як запасний аеродром для 831-ї бригади тактичної авіації, що базується на аеродромі в м. Миргород Полтавської обл., а також як територія військової частини А 2673, особовий склад якої обслуговує військовий аеродром у Полтаві.

У квітні 2007 р. за рішенням Полтавської обласної Ради на території авіабази (в/ч А 2673) було створене обласне комунальне підприємство «Музей

Дальньої авіації» [7]. Поблизу злітно-посадкової смуги військового аеродрому для експонування авіаційної та ракетно-космічної техніки музею виділили майданчик – земельну ділянку площею 6,2 гектари. Станом на 2011 р. експозиція виставки-музею налічувала 10 літаків, з яких зняли двигуни та частину приладів (спеціальне обладнання, ракети, електричну проводку тощо), – тобто всі літаки музейної експозиції приведено у безпечний стан [12].

Для обслуговування техніки та виконання інших необхідних робіт було призначено 13 осіб. З них безпосередньо займаються літаками троє спеціалістів: головний інженер і два техніки. Що стосується самої авіаційної техніки, навесні 2009 р. Міністерство оборони України своєю директивою передало 5 «полтавських» літаків (Ту-160, Ту-95МС, Ту-16, Ту-22, Су-15) у розпорядження Державного музею авіації України в Жулянах. Однак, літаки залишаються на тимчасовому збереженні у Полтаві, оскільки для їх демонтажу, транспортування до Жулян і монтажу на новому місці стоянки потрібні чималі кошти.

Особливої уваги заслуговує питання технічного стану та збереження авіаційної техніки, що експонується у полтавському Музеї Дальньої авіації.

Надзвуковий стратегічний бомбардувальник-ракетоносієй Ту-160 – єдиний, який спеціально залишили в Україні як музейний експонат. Навесні 2000 р. він прибув до Полтави своїм ходом, пролетів над містом на висоті 200 метрів і зайшов на посадку. Він здійснив останній політ до місця своєї довічної стоянки з м. Прилуки Чернігівської обл. Там базувався 184-й гвардійський Полтавсько-Берлінський важкий бомбардувальний авіаполк, до якого два перші літаки цієї серії надійшли ще у квітні 1987 р. Перший із них пілотував генерал-лейтенант авіації Л.В. Козлов, який протягом шести з половиною років служив у м. Полтаві, був командиром 13-ї гвардійської авіадивізії. З 1986 р. він – заступник командувача Дальньої авіації з бойової підготовки.

У середині літа екіпаж командира полку, перевіряючим інспектором у складі якого був генерал Л.В. Козлов, здійснив перший успішний пуск крилатої ракети Х-55СМ. Наприкінці лютого 1986 р. на двох літаках Ту-95МС Л.В. Козлов і командир авіадивізії М.М. Башкіров здійснили безпосадковий переліт тривалістю 33 години з двома дозаправленнями у повітрі без зміни екіпажу за маршрутом від Тихого океану до Балтійського моря та від Нової Землі до південних кордонів СРСР – тобто пройшли відстань, яка перевищувала на декілька тисяч кілометрів півколо земної кулі. Висунувши ідею про політ навколо земної кулі, Л.В. Козлов з екіпажем у грудні 1990 р. першим серед вітчизняних авіаторів здійснив на літаку Ан-124 «Руслан» навколосвітній політ – із Мельбурна через Південний та Північний полюси з трьома посадками [14].

У 1991 р. на прилуцькій авіабазі вже дислокувалося угруповання з 19 літаків Ту-160. Але стратегічна авіація не відповідала військовій доктрині України,

і тому в 1999 р. 8 літаків Ту-160 були передані Російській Федерації як частковий розрахунок за газ. Решту літаків утилізували.

У Прилуках у 1999 р. другим був знищений літак із бортовим номером 14 (1991 р. випуску і загальним нальотом менше 100 годин), який брав участь у ювілейних заходах, що проходили у Полтаві у вересні 1994 р. з нагоди 50-річчя операції «Френтік».

Під час передачі останнього Ту-160 полтавському музею були присутні американські військові на чолі з Послом США в Україні, які приїхали до міста, щоб ідентифікувати літак і підписати необхідні документи [9]. У Полтаві літак у відповідності до міжнародних зобов'язань України був приведений до небойового стану – з нього зняли двигуни (залишили форсажні камери), зрізали вузли підвіски двигуна, демонтували системи керування літаком, паливні й енергосистеми, зняли повністю всі системи озброєння. Цьому літаку американцями були визначені координати, які можуть бути змінені лише за погодженням з Міністерством оборони та з НАТО, оскільки місцезнаходження цих літаків постійно контролюється з повітря як об'єктів (у даному випадку – колишнього об'єкту) стратегічних сил нападу.

Спеціалісти з обслуговування літака у Полтаві навели лад у кабінах Ту-160 (поставили, наприклад, там на робочі місця відсутні раніше авіаційні годинники, надали належного вигляду катапультним кріслам, замінили покриття підлоги). Збережено на цьому Ту-160 «МКУ» (російська аббревіатура «многоразовая катапультная установка»). У носову частину літака у зв'язку зі зміною центрувань під час демонтажу й зняття обладнання було завантажено каміння. Проте його не видно за приладами та шафками. У перспективі планується відремонтувати систему регулювання крісел (опускання-піднімання, руху вперед-угору). Підключення до промислової електромережі (220 В) та – за допомогою трансформатора – електроживлення (28 В) до кабіни дозволить підключити фари, прилади на приладовій дошці, тобто за необхідності імітувати кабіну літака перед зльотом. Під літаком планується поставити особливий контейнер на спеціальних підставках – для демонстрування хоча б одного макету ракети Х-54.

У 2006 р. після розформування 185-го гвардійського Кіровоградсько-Будапештського важкобомбардувального авіаполку, на полтавському військовому аеродромі «під чітким керівництвом американських військових» [12] розрізали останній бойовий Ту-22М3. Лише один був залишений як експонат для музею. Цей літак є модифікацією Ту-22М2. Перший експериментальний політ він здійснив у червні 1977 р. В серійне виробництво Ту-22М3 запущений з 1978 р. У 1981–1984 роках літак проходив додатковий комплекс випробувань у варіанті з розширеними бойовими можливостями. У завершеному вигляді Ту-22М3 прийня-

ли на озброєння у березні 1989 р. Всього було побудовано 268 Ту-22МЗ. За часу існування СРСР Ту-22М2 і Ту-22МЗ дислокувалися і в Полтаві. Нині ВПС РФ мають 70 літаків Ту-22МЗ, 80 літаків – у розпорядженні авіації ВМФ РФ. Україна утилізувала 60 важких бомбардувальників Ту-22 (17 одиниць Ту-22М2 і 43 одиниці Ту-22МЗ) та 423 авіаційних крилатих ракети типу Х-22 [21].

Історія Ту-22МЗ як експонату Музею Дальньої авіації в Полтаві цікава ще одним фактом. На його корпусі – № 80. У дійсності цей літак мав інший номер. Однак, одним із перших був знищений саме Ту-22МЗ під № 80 з двома Золотими Зірками на борту та написом «Олександр Молодчий». Щоб зберегти пам'ять про відомого українського льотчика, ім'я якого носив знищений літак, за наказом командувача ВПС України у травні 2000 р. цьому «полтавському» літаку було присвоєно почесне найменування «Олександр Молодчий». На корпусі літака відновлено й емблему полку. В м. Енгельс (РФ) на бойовому чергуванні знаходиться ще один літак з іменем цього славетного українського льотчика, але вже – міжконтинентальний бомбардувальник Ту-160.

Ту-22МЗ, як й інші експоновані в полтавському Музеї Дальньої авіації літаки, приведені у небойовий стан, а також бомби і ракета Х-22, які були підвішені під його корпус у 2005 р. Кабіна цього літака, як і більшості інших експонатів, потребує спеціального фарбування аерографами, заміни деяких покриттів тощо. Проте, вона достатньо укомплектована для експонування. Навіть повністю укладені всі парашути в катапультні крісла.

Ту-22КП (його ще називають «старим» Ту-22) – перегнали з м. Озерного під Житомиром. Ці машини були на озброєнні двох аіаполків в Україні: 341-го гвардійського авіаційного полку в Озерному та також авіаполку в м. Ніжин Чернігівської обл. Літак добрався до останньої стоянки своїм ходом. І вже у Полтаві приводився до небоготовного стану. З літака було зняте лише цілком таємне обладнання й обладнання з умістом дорогоцінних металів. Збережені двигуни. Ракета КСР-5 знаходиться у необхідному положенні. Катапультні крісла також збережені на своїх місцях. Певний час тому катапультні люки (катапультування з Ту-22КП відбувається «вниз») були відкриті, що зробило доступними чашки катапультних крісел. Однак відкривання та закривання люків через зношеність замків виявилось проблематичним. Тому поки що люки залишені закритими. На корпусі літака збереглася емблема 341-го гвардійського полку. Вона дещо стерта, але наявні цифрові фотознімки цієї емблеми, тому її відновлення цілком можливе.

Навчально-тренувальний літак Ту-134УБЛ також прибув до Полтави з Прилук. Перший політ подібного літака відбувся у 1981 р. Серійно він будувався на харківському авіазаводі до 1984 р. Випущено було 90 літаків. На Ту-134УБЛ

навчали льотчиків бомбардувальної авіації пілотуванню за допомогою приладів у простих і складних метеоумовах, заходам на посадку в директорному й автоматичному режимах тощо. Літак відрізняє особлива конструкція носової частини фюзеляжу, схожа з бомбардувальником Ту-22М3, а також те, що він оснащений деяким обладнанням, що відповідає обладнанню бомбардувальників Ту-22М, Ту-160 й Ту-95 МС. Існує програма переобладнання літаків Ту-134УБЛ, що знімаються з озброєння ВПС Російської Федерації, в модифікацію для вантажно-пасажирських перевезень [19]. З Ту-134УБЛ, який експонується в Полтаві, були зняті двигуни та відправлені до Борисполя, до Президентської ескадрильї. Відсутні також крісла в кабіні. На місці експонування в Полтаві в Ту-134УБЛ були закриті нижні люки, відновлено кабіну. Планується фарбування.

Ту-95МС перелетів до Полтави з аеродрому в м. Узин на Київщині. Такого літака також немає, крім полтавського, у жодному музеї світу. Стан літака після здійснення ним останнього польоту був робочим. Тому, як і частина інших, він був приведений у небоєготовний стан після посадки на полтавському аеродромі. Після зняття відповідного обладнання та систем озброєння були законтрені гвинти двигунів, пофарбовані гвинти, наведений лад у кабіні, бомболуки заклепані. Літак потребує фарбування й деякого ремонту корпусу (вже як музейний експонат).

Протягом майже п'яти десятиліть Ту-16 залишався основним літаком у авіаційній компоненті сил стратегічного стримування СРСР. На озброєнні він – з травня 1953 р. Цей важкий реактивний багатоцільовий літак випускався в різних модифікаціях: ракетноносіїй варіант, літак-заправник тощо. Серійно його будували в 1953–1963 роках (усього – понад півтори тисячі екземплярів). У Російській Федерації Ту-16 знятий із озброєння на початку 1990-х років. В Україні після підписання Біловезьких угод залишився 121 літак (у 1993 р. літали 19, на консервації знаходилися 49). З озброєння зняті в Україні в середині 1990-х роках [20]. Ту-16, що свого часу несли бойове чергування в Полтаві, були літаками, які створювали радіоперешкоди. Такі Ту-16 прикривали свого часу введення військ Варшавського договору до Чехословаччини (1968 р.), а також введення радянських військ до Афганістану (1979 р.) та виведення їх із цієї країни (1989 р.). Пізніше літаки частини були утилізовані, а льотчики полку перевчилися на нову на той час авіаційну техніку – літаки Ту-22М2, а пізніше Ту-22М3.

Корпус одного з Ту-16А був установлений на п'єдесталі поблизу навчальної бази авіаполку в Полтаві. Простояв він там до 2005 р. Фрагменти кабіни та 2 катапультні крісла з цього літака експонуються нині в Полтавському музеї авіації і космонавтики. Коли в 2004 р. авіапунк розформували, корпус літака Ту-16А був знятий з п'єдесталу й доставлений до охоронюваного майданчика, що його виділи-

ли для виставки авіаційної та ракетно-космічної техніки. Тут цей літак (бортовий номер 25 [1]) представлений у варіанті ракетоносія. Ракети для нього тепер знайти дуже проблематично. Проте, одна з перших радянських авіаційних крилатих ракет КСР-2 збереглася у військовій частині, її випадково було виявлено у 2001–2002 роках. Її реставрували наскільки це було можливо – прикріпили крило, відремонтували хвостове оперення, пофарбували – й підвісили на балковому тримачі БТ-352. Таких ракет, як КСР-2 залишилися лише одиничні екземпляри.

Експонований у Полтаві Ту-16А потребує повного відновлення лакофарбового покриття. За порадою фахівців, що обслуговували літак за часу його бойового чергування, було дещо змінено будову підкосу передньої стійки шасі. Щоб забезпечити літак від складання цієї стійки, був установлений спеціальний пристрій. Планується відновити механізми обертання (руху) гармат. До того ж, враховуючи, що знятий з п'єдесталу Ту-16А був доправлений до нового місця стоянки своїм ходом, певного догляду та чищення потребують його колеса. На борту корпусу літака зберігся написаний чорною фарбою номер 8204014. Однак, ще необхідно дослідити котрий це варіант із трьох можливих: номер заводу-виготівника, номер серії або номер партії виготовлених літаків.

Під літаком на майданчику викладені авіаційні бомби – 36 штук по 250 кг кожна, які могли бути розміщені у бомболоку літака. Тобто, можна наочно побачити, яким чином літак був озброєний.

За нашими даними, літаки Ту-16 в різних модифікаціях збережені у Білій Церкві, Прилуках, Миколаєві, Тернополі, а також у Російській Федерації: музеї у Моніно під Москвою, в музеї Дальньої авіації на авіабазі Дягілево в м. Рязань й у інших полках, які колись експлуатували цю машину.

Навчально-тренувальний літак Су-15УМ (бортовий № 56) прилетів до Музею Дальньої авіації в Полтаві з військового аеродрому в Бельбеку (Південно-Західний Крим). Су-15УМ був створений на базі винищувача-перехоплювача Су-15, розробленого на початку 1960-х років. Призначення Су-15УМ – навчання й тренування льотного складу зльоту та посадці, всім елементам польоту і деяким видам бойового застосування. На озброєння Су-15УМ прийнятий у 1977 р. [23]. Після прибуття до Полтави Су-15УМ був повністю справним. Двигуни з нього не знімалися. Лише були розряджені катапультні крісла – з них зняли порохові прискорювачі. Ліхтар піднімається вгору. Однак, враховуючи, що тиск у цій повітряній системі – 250 кг/см² (до того ж балон уже далеко не новий), з метою безпеки систему демонтовано. Проте, все ж, за необхідності, використовуючи механічний упор, ліхтар відчинити й підняти можна. В планах на майбутнє щодо цього експонату – придбання ракет до нього. Крім полтавського Музею Дальньої авіації літаки Су-15УМ є також

у музеї Протиповітряної оборони в м. Ржев та в Національному музеї авіації і космонавтики на Ходинському полі в м. Москва [18].

На музейній території демонструється чехословацький навчально-тренувальний літак Л-29 «Дельфін». Перший політ літак цього типу здійснив у квітні 1959 р. Через 2 роки Л-29 обрали основним навчально-тренувальним літаком країн-учасниць Варшавського договору. Серійно Л-29 виготовлявся у 1963–1974 роках. Побудовано близько 3500 літаків. «Дельфін» експортувався в понад 15 країн [24]. Деякі зняті з озброєння літаки Л-29 придбані приватними особами. «Полтавський» Л-29 також приватний. Повністю працездатний. Але не літав уже протягом двох років. Науковці музею планують замовити у Запоріжжі такий літак для експозиції (транспортування його з-під Запоріжжя трейлером не вважається занадто складним, враховуючи, що крила літака відстикуюються; справа здебільшого за фінансуванням). Полтавські авіаспеціалісти планують відновити зовнішній вигляд Л-29 таким, яким він був за часу експлуатації його в СРСР. В Україні Л-29 має в своїй експозиції також Луганський авіаційно-технічний музей [15; 24].

Військово-транспортний літак Ан-26 був розроблений в «антоновському» КБ, будувався на Київському авіазаводі. Всього було виготовлено 1398 цих літаків. Перший політ Ан-26 відбувся у травні 1969 р., експлуатація цієї моделі літаків датується 1973–1986 роками. Ан-26, що експонується у Музеї Дальньої авіації в Полтаві, поки що знаходиться в розпорядженні Міністерства оборони України. Він – практично в робочому стані, вичерпав лише ресурс повітряних гвинтів та допоміжної силової установки у правій гондолі двигуна. Необхідно майже 16 тис. доларів США, аби дві бригади фахівців – із двигунів і з літаків (з Києва та Запоріжжя) змогли зробити експертизу й оформити необхідну документацію про придатність літака до льотної експлуатації. Проведення такої роботи поки що «під питанням». Вже була спроба відправити цей літак до Чугуєва на Харківщину для утилізації. Проте, обговорювалася й також вірогідність того, що літак залишиться у Полтаві як експонат музею.

Експонатом музею, хоча він і не має відношення до Дальньої авіації, є також Ан-2 – легкий транспортний літак, біплан із розчалковим крилом. Розроблений Ан-2 в ОКБ О.К. Антонова. За 1949–1971 роки в СРСР побудовано 17 тис. екземплярів таких літаків [3].

Фахівці-музейники постійно переймаються підтриманням у належному стані коліс літаків-експонатів (підкачкою, чищенням тощо), усуненням підтікання гідросуміші чи інших рідин. Фарбування корпусів літаків, як вважають авіаспеціалісти музею, має здійснюватися обов'язково зі збереженням написів, позначок і емблем, що були нанесені на них, оскільки вони є відбитком історії та долі кожної машини.

На жаль, Музей Дальньої авіації в Полтаві не має можливості розмістити літаки під дахом, не має музейної будівлі для експонування своїх колекцій. Адміністрація музею має намір клопотати про передачу під експозицію музею будівлі колишнього штабу авіадивізії та деяких інших приміщень, що знаходяться неподалік від майданчику, де виставлено авіаційну техніку. Проте, слід урахувати, що необхідно розробити такий проект музейної будівлі, щоб не створити «сарайний» інтер'єр. Будівля музею має бути не лише красивою, але й зручною для відвідувачів, відповідати сучасним вимогам до споруд такого плану. Звісно, для підготовки такого приміщення необхідне відповідне фінансування [13]. Свого часу відомий авіаконструктор А.М. Туполєв зазначав, що літак, який добре літає, має бути красивим. Без сумніву, експонати авіаційного музею викликають у авіаторів не менший емоційний відгук. Зрозуміло, що авіаційні експонати не є такими привабливими для вкладання й збереження коштів, як, наприклад, витвори живопису. Але й вони, особливо останнім часом, дуже цікавлять колекціонерів у різних країнах світу [13]. На нашу думку, Музей Дальньої авіації в Полтаві вартий того, щоб відповідні міністерства й відомства допомогли йому у вирішенні проблем. Хоча б стосовно передачі музейному закладу будівель, що вже декілька років пустують.

Музей Дальньої авіації в Полтаві планує поповнити у подальшому свою колекцію навчально-тренувальним літаком ЛІ-39, штурмовиком Су-25, багаточільовими винищувачами МіГ-23 і МіГ-29.

Для експонування до музею свого часу були передані зразки авіаційного озброєння. З останніх надходжень, наприклад, – 9-тонна бомба, привезена з Прилук, з арсеналу. Вона експонується на спеціально виготовленій підставці. Є і найменша – вагою 100 кг. У музею є можливість у майбутньому оформити експонування ряду авіабомб: починаючи з бомби вагою 75 кг – до 250-кілограмової.

На ділянці Музею Дальньої авіації є також декілька пам'ятників. Два з них перенесені на музейний майданчик з території військової частини. Перший – меморіальний комплекс на честь теоретика космонавтики Ю.В. Кондратюка – був відкритий до 100-річчя від дня народження вченого (1997 р.). Він складається з оригінального спускового апарату серії «Космос», корпусу крилатої авіаційної ракети КСР-5 (без хвостового оперення) та пам'ятної таблички. Коли цей комплекс розташовувався поблизу колишнього штабу полку, в корпусі ракети КСР-5 нижнє хвостове оперення було наявне – закріплене на бетонному під'ятнику. Проте, під час демонтажу його зруйнували.

Другий пам'ятник – на честь полтавських авіаторів, які загинули під час останньої війни 1941–1945 років. Відкритий у 1995 р. Становить композицію зі стилізованого стабілізатора літака, повітряного гвинта від літака Іл-14 та меморіальної таблички.

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

Отже, Музей Дальньої авіації був створений із метою увічнення однієї зі сторінок авіаційної історії України, пов'язаної з діяльністю полтавського авіаз'єднання, з авіацією далекої дії. Завдяки наполегливості полтавських науковців-музейників, ентузіазму військовослужбовців, допомозі відповідних владних структур, окремих громадян і ветеранів-авіаторів у Полтаві вдалося зібрати й зберегти колекцію літаків авіації дальньої дії, обладнання й озброєння. Унікальні літаки, а також інші зразки авіаційної та ракетно-космічної техніки, на наш погляд, можна визначити без перебільшення як важливі пам'ятки техніки. Враховуючи певні особливості й суттєві відмінності авіаційної та ракетно-космічної техніки від інших музейних об'єктів, працівники музею особливу увагу приділяють збереженню унікального фонду, підтриманню експонованої техніки у належному стані, її частковій реставрації.

Джерела та література

1. Авиабазы Полтава [Електронний ресурс] // Вікіпедія. Свободная энциклопедия [веб-сайт]. – Режим доступу: http://ru.wikipedia.org/wiki/Авиабазы_Полт. – Назва з екрану (03.06.2012).
2. Авиационным музеям быть! [Електронний ресурс] // Либресек [веб-сайт]. – Режим доступу: <http://lib.rus.ec/b/229435/read>. – Назва з екрану (03.06.2012).
3. Ан-2 [Електронний ресурс] // Вікіпедія. Свободная энциклопедия [веб-сайт]. – Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Ан-2>. – Назва з екрану (23.03.2012).
4. Архів Полтавського музею авіації і космонавтики, ф. м-2, спр. 10, арк. 135.
5. Архів Полтавського музею авіації та космонавтики, ф. 2.
6. *Блонский Л.В.* Авиация России / Л.В. Блонский. – М.: ООО «Дом Славянской книги», 2009. – 480 с.
7. *Брусенський О.* Буде створено музей дальньої авіації / О. Брусенський // Полтавський вісник. – 2007. – № 17 (928). – 24 квітня. – С. 2.
8. *Буцкій Е.З., Игнатьев Н.И.* Забытые и незабытые / Е.З. Буцкій, Н.И. Игнатьев. – Х.: Майдан, 2009. – 468 с.
9. *Верескул В.В.* Особисте інтерв'ю. – Полтава, 17 липня 2011 р.
10. Державний архів Полтавської області, ф. Р-9051.
11. *Дик Р., Паттерсон Д.* Самолеты, которые изменили мир / Р. Дик, Д. Паттерсон / Пер. с англ. – М.: ЗАО «БММ». – 208 с.
12. *Діденко Н.* У Полтаві таки буде музей літаків дальньої авіації? / Н. Діденко // Вечірня Полтава. – 2007. – № 10 (732). – 8 березня. – С. 4.
13. *Канаев В.И.* Исчезающее наследие... (судьба авиационного музея) [Електронний ресурс] // Avia.Ru [веб-сайт]. – 02.03.2007. – Режим доступу: <http://www.avia.ru/aut/81>. – Назва з екрану (08.06.2012).

14. Козлов, Лев Васильевич [Электронный ресурс] // Википедия. Свободная энциклопедия [веб-сайт]. – Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/Козлов,_Лев_Васильевич. – Назва з екрану (21.05.2012).
15. Луганський авіаційний ремонтний завод [Електронний ресурс] // Концерн «Авіавоскресіння» [веб-сайт]. – Режим доступа: <http://www.kavr.com.ua/uk/enterprise?id=9>. – Назва з екрану (26.03.2012).
16. *Наханетов В.Н.* Как из гнезда орлиного...: Документальные рассказы об авиаторах / В.Н. Наханетов. – Х. : Майдан, 2007. – 280 с.
17. Национальному музею и национальной авиации быть! [Электронный ресурс] // Общероссийская общественная организация «Клуб героев города Жуковского» [веб-сайт]. – Режим доступа: <http://www.testpilots.ru>. – Назва з екрану (26.03.2012).
18. Су-15 [Электронный ресурс] // Википедия. Свободная энциклопедия [веб-сайт]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Су-15>. – Назва з екрану (26.05.2012).
19. Ту-134УБЛ Туполева [Электронный ресурс] // Avia Top [веб-сайт]. – Режим доступа: <http://www.testpilot.ru/russia/tupolev/134/ubl>. – Назва з екрану (27.03.2012).
20. Ту-16 [Электронный ресурс] // Википедия. Свободная энциклопедия [веб-сайт]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Ту-16>. – Назва з екрану (02.04.2012)..
21. Ту-22М [Электронный ресурс] // Википедия. Свободная энциклопедия [веб-сайт]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Ту-22М>. – Назва з екрану (30.05.2012).
22. *Харук А., Кондрат'єв В., Хайрулін М.* «Анатра»: літаки Одеського авіабудівного підприємства, 1910–1924 рр. / А. Харук, В. Кондрат'єв, М. Хайрулін. – К. : Темпора, 2008. – 80 с.
23. Як-17 [Электронный ресурс] // Википедия. Свободная энциклопедия [веб-сайт]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Су-15u.html>. – Назва з екрану (18.12.2010).
24. Aero L-29 Delfin [Электронный ресурс] // Википедия. Свободная энциклопедия [веб-сайт]. – Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/Aero_L-29_Delfin. – Назва з екрану (30.05.2012).

***Пистоленко И.А.* Музей Дальней авиации в Полтаве. Формирование коллекции, состав и степень сохранности экспонируемой авиационной и ракетно-космической техники**

Статья посвящена истории формирования коллекции Музея Дальней авиации в Полтаве. Внимание акцентируется на составе и состоянии экспонируемой авиационной и ракетно-космической техники.

Ключевые слова: культурное наследие, памятники техники, памятники авиации, образцы самолетов, авиационные музеи.

***Pistolenco I.A.* Far Aviation Museum in Poltava. Formation of the collection, composition and degree of safety of the exhibiting air and rocket-cosmic technique**

The article is devoted to history of formation of the collection of the Far Aviation Museum in Poltava. Attention is accented on the system composition and condition of the exhibiting air and rocket-cosmic technique.

Key words: cultural legacy, monuments of technique, monuments of aviation, standards of airplanes, aviation museums.

Подано до друку: 12.04.2012 р.