

7. Фонди Чернігівського обласного художнього музею імені Григорія Галагана. Облікова фондова документація. Інвентарна картка. – КП–501.–Інв. № Ж–194.

8. Дробязко Н. Амадорський театр у Вороньках // Слово «Гетьманської столиці». – 2012. – №3(32). – С. 8.

9. Модзалевский В.Л. Малороссийский Родословник. – К., 1910. – Т. 2. – 740 с.

10. Тимофієнко В. І. Зодчі України кінця XVIII – початку ХХ століть: Біографічний довідник. – К., 1999. – 447 с.

11. Фонди Чернігівського обласного художнього музею імені Григорія Галагана. Облікова фондова документація. Уніфікований паспорт. – КП–480. – Інв. № Ж–173. – 4 с.

12. Модзалевский В.Л. Малороссийский Родословник.– К., 1912. – Т. 3. – 848 с.

13. Фонди Чернігівського обласного художнього музею імені Григорія Галагана. Облікова фондова документація. Інвентарна картка. – КП–470. – Інв. № Ж–162.

14. Дробязко Н. Життя та діяльність Василя Вікторовича Кочубея // Край. – Полтава, 2013. – № 10 (червень). – С. 7.

15. Энциклопедический словарь Брокгауза – Ефрона. – СПб, 1896. – Т. 17 А (34) Ледье – Лопарев. – 497 с.

16. Фонди Чернігівського обласного художнього музею імені Григорія Галагана. Облікова фондова документація. Уніфікований паспорт. – КП–2807. – Інв. № Г–1449. – 4 с.

Ломко О.Н. Портреты Кочубеев в фондовой коллекции Черниговского областного художественного музея имени Григория Галагана

На основе печатных и архивных источников в статье исследуются портреты Кочубеев, которые находятся в фондовой коллекции Черниговского областного художественного музея имени Григория Галагана. Освещаются данные о современном состоянии, историко-культурной и художественной ценности картин.

Ключевые слова: Кочубеи, Черниговский художественный музей, коллекция Галаганов, художественное произведение, портрет, литография, офорт.

Lomko O.M. The Kochubeys' portraits in the collection of Chernihiv Regional Art Museum named after H. Halahan

On the basis of printed and archival sources the article researches a problem of the Kochubeys' portraits in the funds collection of Chernihiv Regional Art Museum named after H. Halahan. The work reveals the present condition, historical, cultural and artistic value of the paintings.

Key words: Kochubey, Chernihiv Art Museum, a collection of Halahans, artwork, portrait, lithograph, etching.

18.03.2015 р.

УДК 069.51: 62 (477.53)

І.О. Пістоленко

**З ІСТОРІЇ ДЕКІЛЬКОХ
ЕКСПОНАТИВ ПОЛТАВСЬКОГО МУЗЕЮ
АВІАЦІЇ І КОСМОНАВТИКИ: ФОНД
КОНСТРУКТОРА П.А. ІВЕНСЕНА**

У статті показано значення переданих винахідником П. Івенсеном до Полтавського музею авіації і космонавтики матеріалів, які є цінним джерелом інформації щодо розвитку деяких аспектів техніки ХХ ст. і дозволили сформувати оригінальний музейний фонд. За їх допомогою також висвітлюється внесок конструктора у прогрес техніки згаданого періоду та його співпраця з О. Антоновим, С. Корольовим, В. Челомеєм та іншими конструкторами, вченими, котрі своїм навчанням, працею або іншим чином пов'язані з Україною, з Полтавщиною зокрема.

Ключові слова: музейний фонд, джерело інформації, розвиток техніки, Україна, Полтавщина.

У Полтавському музеї авіації і космонавтики (ПМАК), на жаль, поки що немає експонатів і матеріалів, які були б пов'язані зі славетною історією Сіверщини. Проте Сіверщина – заповідний край, на території якого функціонує чимало музеїв різного профілю. У своїй діяльності вони, як і музеї Полтавщини, і всієї країни, застосовують загальноприйняті методи, прийоми, підходи, намагаються вирішити схожі проблеми, що стосуються формування фондів, наукового архіву і т.п. Тому досвід діяльності інших музеїв, зокрема ПМАК, на нашу думку, може бути використаний як доповнення до скарбнички будь-якого музейного закладу.

З кожним роком спектр напрямків масових і популярних форм діяльності музеїв урізноманітнюється (наприклад, останнім часом набули поширення так звані «вуличні музеї» тощо), однак ще відомий фахівець у галузі музейної справи О.З. Крейн указував на те, що всі ці аспекти діяльності музейного закладу не можливо було б здійснювати без опори на науково-охоронну, академічну основу. Необхідно, щоб музейні співробітники не просто вивчили матеріали і дослідили музейні предмети – вони мають вжитися в них: у біографії, відкриття, проекти і т. д. [10]. Доказовим прикладом може слугувати історія декількох експонатів ПМАК, дослідження яких стало базою для створення цілого підрозділу музейного фонду.

У 1992 р., під час зустрічі з Е.Л. Голодницьким і бесіди з ним про його працю як начальника виробництва на ракетно-космічній фірмі В.М. Челомея, серед інших матеріалів ми побачили малюнок літака, який не змогли ідентифікувати. Емілій Львович пояснив, що це – малюнок літака Г–38, над проектом якого свого часу працював один із співробітників челомеївської фірми П.А. Івенсен (02.06.1908–22.10.1999). Це ім'я шанують в авіаційній і космічній, а також в інших галузях техніки.

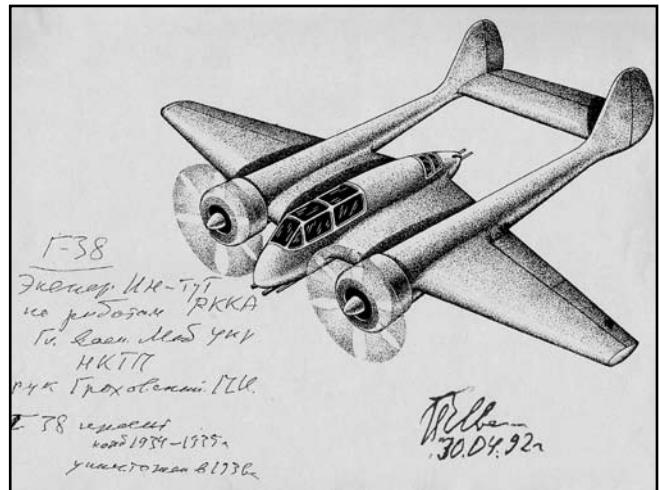


Івенсен П.А., м. Кисловодськ.

*Фото кінця 1950-х – початку 1960-х рр.
З колекції ПМАК. З дарчим написом
і автографом публікується вперше*

Зацікавившись згаданим малюнком і особою його автора, ми вирішили зустрітися з останнім. Від нього одержали для музею ескізи, світлини, документи, які пізніше були оформлені у музейний фонд. Однак повноцінна атрибуція предметів, вивчення їх історії були б неможливими без дослідження творчого доробку і біографії самого П.А. Івенсена, тих історичних умов, у яких довелося жити і працювати конструктору. Отже, звернувшись до даної теми, ми виявили, що публікацій, досліджень, що стосуються розробок П.А. Івенсена, виконаних ним особисто, а також таких, у котрих він брав безпосередню активну участь, налічується одиниці.

Сам П.А. Івенсен рекомендував звернутися до публікацій, присвячених його ідеям і розробкам, у журналах «Вопросы изобретательства» (№ 8, 1991), «Изобретатель и рационализатор» (№ 1, 1992), а також у газеті «Экономика и жизнь» (№№ 39–52, 1991). Стаття М. Яковенка є найбільш повною у низці інших публікацій, присвячених життєвому шляху і творчим розробкам П.А. Івенсена. Основний акцент автором робиться на ідеях, оформлених документально, що пов'язані з горновидобувною промисловістю та естакадно-тунельним транспортом [12]. Г. Амільянц, як фахівець у галузі авіації, у своєму дослідженні в



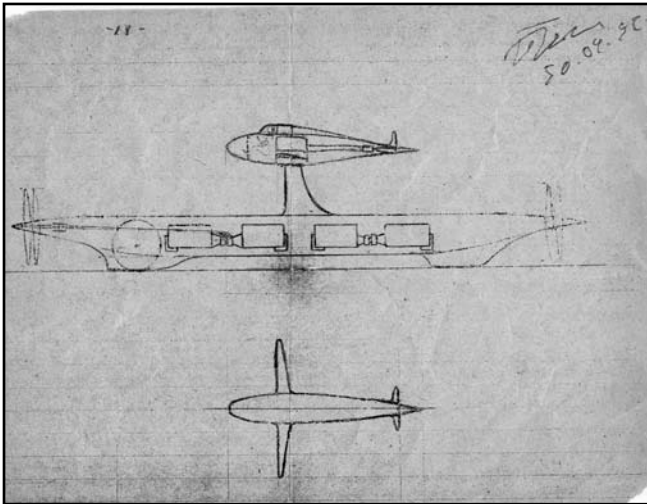
*Літак Г-38. Малюнок П.А. Івенсена, 1935 р.
З колекції ПМАК. З дарчим написом
і автографом публікується вперше*

основному приділяє увагу івенсенським проектам та конструкціям планерів і літаків [1].

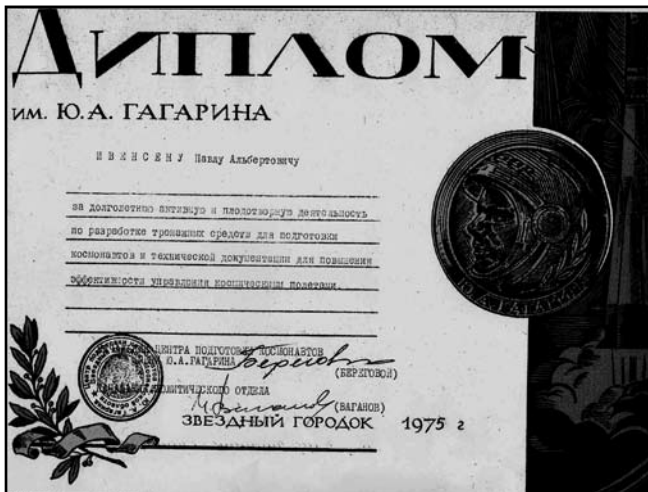
Із двох десятків матеріалів, викладених на Інтернет-ресурсах, деякі стисло висвітлюють біографію конструктора або її періоди [напр.: 8; 4], частина присвячена окремим розробкам [напр.: 7; 9], співпраці з іншими відомими фахівцями [напр.: 6; 2]. У більшості ж матеріалів просто згадується його ім'я у зв'язку з різними аспектами діяльності [напр.: 9; 11]. Нами не виявлено публікацій або інших матеріалів, які пов'язували б ім'я та винаходи П.А. Івенсена з музейною цариною. Тобто, можна стверджувати, що музейний фонд ПМАК, до якого увійшли передані ним особисто матеріали, є поки що єдиним музейним зібранням в Україні, присвяченим творчому доробку і біографії конструктора, який тісно співпрацював із видатними українськими діячами у різних галузях.

Спираючись на згадані публікації, на особисті спогади П.А. Івенсена, які були нами зафіксовані під час зустрічі з конструктором 28 квітня 1992 р. [5] і до цього часу ще не оприлюднені, ми поставили за мету у даному дослідженні висвітлити значимість розробок та ідей П.А. Івенсена, що дозволяє довести необхідність збереження пам'яті про конструктора та його творчий доробок за допомогою музейних засобів.

У 1925 р., коли П. Івенсен закінчив школу, побачила світ його брошура з авіамоделізму. 1926 року 18-річний конструктор уже будував свій перший планер І-1, який був відзначений 3-м місцем на всесоюзному конкурсі на кращий навчальний планер. Через два роки П. Івенсен, як секретар Легкомоторного комітету Центральної Ради (ЦР) Тсоавіахіму, допомагав іншим конструкторам-початківцям, у числі яких був і майбутній конструктор ракетно-космічної техніки С.П. Корольов (Івенсен сприяв реалізації його дипломного проекту), і конструював свій легкий літак І-2 та тренувальний планер І-3. Однак замість тренувального екземпляра планера він збудував



Ескіз літака «Мореплав», виконаний рукою П.А. Івенсена. 1935 р. З колекцій ПМАК. Публікується вперше



Диплом ім. Ю.О. Гагаріна, яким Центр підготовки космонавтів у 1975 р. відзначив П.А. Івенсена за «довголітню активну і плідну діяльність з розробки тренажних засобів для підготовки космонавтів і технічної документації для підвищення ефективності управління космічними польотами». З колекцій ПМАК. Публікується вперше

рекордний. На початку 1930 р. на ньому літали К.К. Арцеулов, А.Б. Юмашев, Д.О. Кошиц та інші відомі льотчики, які дали конструктору високу оцінку. Незвичність планера, його успішні польоти справили на членів комісії враження, за висловом одного із свідків, укусу мухи Це-Це. Така назва і закріпилася за планером [5]. Він здійснив своєрідний переворот. Уперше побудований із значним подовженням крила, І-3 дав, до певної міри, поштовх активному використанню крил великого подовження в моторній авіації [1, 33; 11, 20–21].

У 1930 р. П. Івенсена призначили заступником начальника новоствореного Бюро планерних конструкцій ЦР Тсоавіахіму, яке очолив майбутній керівник авіаційного КБ у Києві О.К. Антонов. П. Івенсен керував також будівництвом планерного заводу в Тушині і планерною майстернею, в якій був

завершений випуск серії навчальних антоновських планерів «Стандарт» і декількох планерів Г-2 В.К. Грибовського. П. Івенсен був заступником О. Антонова і в керівництві технічною частиною чергового навчального зльоту планеристів у Коктебелі. До середини 1930-х рр. П. Івенсен встиг попрацювати в Літаковому науково-дослідному інституті Цивільного Повітряного флоту під керівництвом авіаконструктора італійця Р. Бартіні, якого вважав своїм наставником, в Експериментальному інституті Головного військово-мобілізаційного управління Наркомважпрому, очолюваному П.Г. Гроховським. На той час у конструкторському арсеналі П. Івенсена вже були і планери І-4, І-6, крильєр – невеликий літак на підводних крилах, а також участь у розробці нових проектів літаків із оригінальними конструкціями: експериментального «Сталь-6», пасажирського «Сталь-7», бойового «Сталь-8», далекого арктичного розвідника «ДАР».

У 1934 р. П. Івенсену було доручено керівництво проектуванням і будівництвом бойового літака – «легкого крейсера» Г-38. Погодившись із прийнятою П. Гроховським принциповою схемою і конструкцією літака, П. Івенсен наполіг на перегляді параметрів: значному збільшенні навантаження на крило за рахунок зменшення його розмаху і площі, що дозволяло досягти максимальної швидкості польоту 500–550 км/год. Це була новаторська ідея. Можливість цього підтвердили експертизи, розрахунки та випробування в аеродинамічній трубі ЦАГІ. Разом із тим збільшувалася посадкова швидкість – з традиційних максимальних 100 км/год до 120–125 км/год. Однак це не лякало льотчиків-професіоналів, зокрема В. Чкалова, який мав випробовувати доопрацьований П. Івенсеном літак [5]. Проект Г-38 повністю підтримувався С. Орджонікідзе і М. Тухачевським. Останній вважав Г-38 «важливішим об'єктом для доозброєння армії» [6].

П.А. Івенсен передав до музею у Полтаві копію малюнка літака Г-38, виконаного його рукою, з дарчим написом і автографом. Однак цей літак не був побудований. 23 квітня 1935 р. П. Івенсен був заарештований «за контрреволюційну діяльність» і засуджений до п'яти років перебування у виправно-трудових колоніях посиленого режиму. Проект Г-38 було закрито, а технічну документацію втрачено [5; 8]. П. Івенсен попав до Соловецького табору, деякий час працював у проектно-кошторисному бюро з розрахунків будівельних матеріалів (для будівництва в'язниці). Тоді йому вдалося, викроюючи час для творчої роботи, розробити ескіз іншого швидкісного літака, який він назвав «Мореплав», датувавши його 29 серпня 1935 р. У 1937 р. конструктор був переведений до в'язниці особливого призначення і, не маючи впевненості у тому, що залишиться живим (багатьох ув'язнених тоді розстрілювали), написав на звороті ескізу «Мореплава»: «Сохранить

обязательно! 1-ый эскиз самолета нового типа д/скоротного взлета. 3.4. 37». Цей ескіз тепер також знаходиться у музейному фонді ПМАК. З огляду на те, що в результаті воєн значна частина документів того періоду безповоротно втрачена, ці папери мають важливе значення як документальні пам'ятки історії авіації 1930-х рр.

Незважаючи на суворі умови утримання, П. Івенсен знаходив можливість творчо працювати – займався з дозволу начальника табору розробкою естакадного транспорту. Тоді це був абсолютно новий напрямок. Винахідник робив ескізи, малюнки, проводив експерименти. Його помічниками були Євген Савицький (льотчик-випробувач, майбутній маршал авіації), П.О. Флоренський (відомий священик і філософ, хімік за фахом) та ін. [5; 8]. У 1960-ті – 1980-ті роки його ідеї трансформувалися в «СЭТ» (рос. – скоростнойэстакадно-туннельный транспорт): пасажирський і вантажний варіанти. Він одержав на них авторські свідоцтва. Частково проект «СЭТ» був реалізований при проектуванні і створенні монорельсової транспортної системи, що проходить у Москві від району ВДНГ до станції метро «Тимирязівська» [8].

Приблизно через рік П. Івенсена перевели до в'язниці Технічного управління НКВС у Болшево – до так званої «шарашки». Там він знову зустрівся з Р. Бартіні, якого заарештували на три роки пізніше, й разом із ним увійшов до штату КБ А.М. Туполева, де займався проектуванням літака Ту–2. Взимку 1940-го року перевели в ЦАГІ, у приміщеннях якого працювали також групи В.М. Петлякова і В.М. Мясіщева.

9 травня П. Івенсена звільнили, заборонивши проживати у великих містах. Протягом року він працював на карбюраторно-арматурному заводі у м. Куйбишеві, вдосконалюючи технологію виготовлення паливного насосу для танка Т–34, що давало значну економію алюмінію, реконструюючи установку для випробування свічок запалення двигунів внутрішнього згорання. Згодом він отримав довідку щодо випробування його методом понад 32,5 млн. свічок і сердечників за роки війни.

Під час війни П. Івенсена, який був звільнений від військової служби внаслідок дефекту зору, як етнічного німця депортували за Урал. З осені 1941-го до 1944 рр. він викладав на курсах трактористів, будував залізницю, працював конструктором на Челябінському літєйно-механічному заводі, слюсарем, вугільником-наваловідбійником на шахті № 201, у Центральних електромеханічних майстернях у м. Копейськ. Напросившись працювати вночі, оскільки вдень в бараку було мало людей, і прилаштувавши лампочку на верхніх нарах, П. Івенсен у 1943 р. розробив механічний гідравлічний комплекс «Механізована лава», який значно полегшував працю шахтарів: спочатку з різучим цепом, потім – з різучим

кільцем. У лютому 1944 р. йому вдалося оформити заявки на авторські свідоцтва на ці винаходи. На першу заявку видали авторське свідоцтво лише на частину комплексу. «Ріжуче кільце» П. Івенсена так і не було запатентоване. На другу заявку свідоцтво було одержане у 1947 р.

У 1956 р. П. Івенсена реабілітували. Він став до роботи за викликом МАП. Винахідник спочатку працював із П.В. Цибіним, а через деякий час очолив групу з ракетної техніки у КБ В.М. Мясіщева. Відтоді він віддав космонавтиці понад 15 років, із них 7 співпрацював із В.М. Челомеєм, відзначав його «талант теоретика, математичну схильність і ще більший талант організаторський» [5], контактував із В.П. Бармінім, В.П. Глушком, С.А. Косбергмом та іншими відомими конструкторами [5].

У 1961 р. у філії № 1 Центрального КБ машинобудування за ініціативою і під керівництвом В.М. Челомея розпочалася розробка нової ракети УР–500, відомої нині як РН «Протон». Він призначив П.А. Івенсена головним провідним конструктором ракети. У 1962 р. посаду головного конструктора обійняв Ю.М. Труфанов (П. Івенсен захворів на рак, лікувався, виконував обов'язки заступника головного конструктора) [5], а потім – Д.О. Полухін, який став пізніше генеральним конструктором КБ «Салют». Провідним конструктором (відповідальним виконавцем) увесь цей час залишався В. Виродов [10].

В.В. Палло (пізніше став провідним конструктором по ОС «Салют»), що відпрацьовував систему пневмогідравліки, запросив П.А. Івенсена [5] до своєї групи, яка фактично не підпорядковувалася В. Челомею. Останній розробив корпус «Салюта», а у Підлипках, де головним конструктором був П.І. Бушуєв, був створений ескізний проект орбітальної станції. У Філях «челомеївський» корпус пристосовували під ескізний проект, провели лабораторно-стендові відпрацювання. Всі види випробувань проводилися П. Івенсеном і В. Палло [5].

П. Івенсен багато працював із космонавтами щодо вдосконалення їх підготовки до космічних польотів. Він був нагороджений дипломом ім. Ю.О. Гагаріна, який також став експонатом полтавського музею.

Таким чином, спогади, фотографії, документи, передані до Полтавського музею авіації і космонавтики конструктором та винахідником П.А. Івенсеном, є не просто наративними джерелами. Вони дозволили сформулювати оригінальний, хоча і нечисленний, музейний фонд, подібних якому, за нашими відомостями, більше немає. П.А. Івенсен співпрацював із багатьма видатними фахівцями – активними діячами у галузі авіації, ракетної техніки і космонавтики. Отже, івенсенський музейний фонд дозволяє більш повно розкрити історію авіаційної і ракетно-космічної галузей, вагомих внесок у розвиток яких був зроблений нашою країною.

Посилання

1. Амирьянц Г. «Чайки» Ивенса / Г. Амирьянц // *Авиация и космонавтика*. – 1990. – № 3. – С. 32–34; № 4. – С. 36–38.
2. Был ли счастлив Королёв. Беседы с академиком Б.Е. Чергогом [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ccsr-revival.blogspot.ru/2012/01/blog-post_31.html.
3. В Копейске жил конструктор ракетносителя «Протон», который разработал и «режущее кольцо» для угольных комбайнов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kr-gaxeta.ru/articles/72/9939/html>.
4. Ивенсен Павел Альбертович (1908–1999), конструктор. Воспоминания о ГУЛАГе и их авторы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sakharov-center.ru/asfcd/auth/?i=1705&t=author>.
5. Ивенсен Павел Альбертович (по материалам встречи 28.04.92 г.) // *Научовий архів ПМАК, фонд В.М.Челомея*.
6. Ивенсен П.А. Я не мог не конструировать... / П.А. Ивенсен // *София. – Уфа: Здравоохранение Башкортостана*, 2007. – Вып. 2. – С. 88–93; [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://delo.teolog.ru/deloN10208>.
7. Из Копейска – в космос! [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mv74.ru/blog/archives/iz-kopejska-v-kosmos>.
8. Космический мемориал: П.А. Ивенсен [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sm.evg-rumjantsev.ru/des2/ivensen.html>.
9. Космонавтика. Страсти по «Протону» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vbega.ru/book/e4e9ed.html>.
10. Крейн З.А. Рождение музея. – М.: Советская Россия, 1969. – С. 24–35, 69, 71–80.
11. Ракета-носитель «Протон» вывела на орбиту три спутника «Глонасс-М» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nmmn.by/news/2914.html>.
12. Яковенко М. Подземные, земные и небесные творения Ивенса / М. Яковенко // *Наука и жизнь*. – 1991. – № 9. – С. 20–27.

Пистоленко И.А. Из истории нескольких экспонатов Полтавского музея авиации и космонавтики: фонд конструктора П.А. Ивенса

В статье показано значение переданных изобретателем П. Ивенсом в Полтавский музей авиации и космонавтики материалов, которые являются ценными источниками информации о развитии некоторых аспектов техники XX в. и позволили сформировать оригинальный музейный фонд. С их помощью также освещается вклад конструктора в прогресс техники этого периода и его сотрудничество с О. Антоновым, С. Королевым, В. Челомеем и другими конструкторами, учеными, которые своей учебной, рабочей или другим образом связаны с Украиной, в том числе с Полтавиной.

Ключевые слова: музейный фонд, источник информации, развитие техники, Украина, Полтавина.

Pistolenco I.O. From history of a few exhibits of the Poltava air and space museum: fund of designer P.A. Ivensen

The value of materials which were passed by inventor P. Ivensen in the Poltava air and space museum is showed in a lecture. They are a valuable information generator about development of some aspects of technique of the 20-th century and allowed to form an original museum fund. They also help to light up the designer's contribution to progress of technique of this period and his collaboration with O. Antonov, S. Korolev, V. Chelomey and other designers, scientists which by studies, by work or other related to Ukraine, to Poltava region including.

Key words: museum fund, information generator, development of technique, Ukraine, Poltava region.

19.02.2015 р.

УДК 94(477):069.51:(093)

О.О. Бадуліна

АДРЕСА – ПОШТА ПОЛЬОВА

У статті розглядаються фронтові листи з фондової колекції Державного історико-культурного заповідника у м. Путивлі, написані нашими земляками – учасниками Другої світової війни.

Ключові слова: Друга світова війна, поштові картки, поштові листи, польова пошта.

Сім десятиліть минуло з тієї пори, коли замовкли останні постріли гармат Другої світової війни. Проте ми не повинні забувати про наших співвітчизників, тих, хто став на захист рідної землі.

Листи з воєнного лихоліття – це хвилюючі документи-свідчення, які доносять до нас солдатські думки, розповіді про фронтові будні, їх почуття та сподівання. Пожовтілі, зачитані до дірок на згинах, звичайні паперові солдатські трикутники, забруднені конверти чи поштові картки – «свідки» неблаганно жорстокого часу. І, незважаючи на це, вони випромінюють тепло і щирість. Про що писали в цих листах? Писали про найголовніше – про піклування та любов до рідних, про ненависть до ворога і велику віру в швидку перемогу над агресором. У листах – біль та сльози минулого, прикrostі розлуки і кров війни, сумування за рідною домівкою.

Варто зазначити, що опису військових баталій в листах немає. Можливо, що в ті короткі часи відпочинку людина хотіла думати про життя поза війною, а може й тому, що під кожним листом стоїть помітка: «Просмотрено. Военная цензура...». Так, зайвого писати бійцям не дозволялося. У листах йдеться тільки про особисте і те, що не протирічить радянським догмам. Разом із тим держава дбала про підняття бойового духу воїнів, друкуючи поштові картки з патріотичними, сповненими оптимізму, гаслами та висловлюваннями. І, звичайно, на таких листах красувалося зображення «горячо любимого вождя и учителя товарища Сталина» та цитати з його «історичних» промов.

У фондах Державного історико-культурного заповідника у м. Путивлі зберігаються фронтові листи, написані на поштових картках, що супроводжуються наступними написами (тут і надалі текст подається мовою оригіналу): «...Истекиий год показал, что Красная Армия также хорошо может наступать летом, как и зимой»; «Смерть немецким оккупантам!»; «Мы можем и должны очистить советскую землю от гитлеровской нечисти»; «Победа над лютым врагом близка! Чтоб светлые дни настали, вперед! – говорит нам родная страна. Вперед! – приказал нам Сталин!») та інші. Проте, найчастіше це листи-трикутники, написані хімічним олівцем на звичайному зошитовому аркуші, інколи –