

УДК 629.73:069(477.53)

ДЕЯКІ ПІДХОДИ І ПРИНЦИПИ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛТАВСЬКИХ АВІАЦІЙНИХ МУЗЕЇВ

Пістоленко І.О., канд. іст. наук, ст. наук. співр.
(Полтавський музей авіації і космонавтики)

У статті розглянуті деякі питання, що стосуються підходів і принципів діяльності полтавських авіаційних музеїв у галузі збереження зразків авіаційної техніки й авіаційного озброєння як об'єктів культурно-історичної спадщини, а також проблема збереженості автентичності цих об'єктів.

Ключові слова: музей авіації, музейний предмет, експозиція, автентичність, реставрація

Культура майбутнього, що є загальноприйнятим твердженням, базується на фундаменті, закладеному у минулому. Наука і техніка не лише органічно входять до поняття «культура», а й в значній мірі визначають її зміст [1].

У повній мірі це стосується й авіаційної науки і техніки. Вірогідно, саме тому історія авіаційної науки і техніки постійно знаходиться в колі уваги дослідників. Останнім часом зацікавленість істориків цією проблемою помітно зростає. Можна вважати, що це явище обумовлене двома причинами: поперше, це – постійний прогрес авіаційної науки і техніки, тобто сучасні досягнення, що пробуджують інтерес до історії, до аналізу процесу, який зробив можливим ці досягнення, і, по-друге, зрослий теоретичний рівень самої історії авіаційної науки і техніки. Стійкий інтерес до авіаційної галузі, історія якої нині так глибоко досліджується, – показник ступеню її зрілості [2].

Цей ступінь призводить до прагнення не лише дослідити, а й зберегти матеріальні свідчення авіаційної науки і техніки, зафіксувати результати досліджень, найважливішу інформацію, у тому числі шляхом музейної репрезентації.

Відомо, що відносно авіаційних музеїв – як музеїв науково-технічної групи – висловлюються нині різні точки зору. За однією з них, такі музеї як сховища історичних реліквій вже не

потрібні суспільству. Прибічники іншої стверджують, що подібні музеї вже не є музеями у повному розумінні, а перетворюються на науково-технічні центри. Третя група дослідників вважає, що таке обговорення з протиставленням крайностей є безпідставним і що в будь-якому разі науково-технічні музеї, й авіаційні у тому числі, мають проводити роботу як зі збереження, дослідження і пропаганди культурного спадку в галузі авіаційної науки і техніки, так і з популяризації наукових знань і займатися на цій базі екологічним вихованням та освітою людей.

На Полтавщині, яка має свою авіаційну історію, давні авіаційні традиції, це прагнення знайшло втілення у створенні низки авіаційних музейних експозицій: в Полтавському музеї авіації і космонавтики, в Музеї Дальньої авіації, в Музеї 13-ої гвардійської авіадивізії.

Перше з названих завдань (тобто, діяльність зі збереження, дослідження і пропаганди культурно-історичної спадщини) полтавські музеї вирішують шляхом збирання пам'яток історії авіаційної науки і техніки, створення умов для їх збереження, а також здійснюють дослідження, систематизацію шляхом документування, тобто відображення розвитку авіаційної науки і техніки та створення цікавих, змістовних експозицій.

Вирішення другого завдання досягається розробкою різноманітних форм

введення музейного відвідувача у світ фундаментальних підвалин авіаційної науки та принципів функціонування авіаційної техніки [3].

З нашої точки зору, важлива роль у збиранні та документуванні авіаційної науково-технічної спадщини належить саме регіональним музеям, в яких протягом багатьох років, завдяки зусиллям ентузіастів, збиралася докладна інформація про науково-технічну авіаційну діяльність в даному регіоні «на тлі» розвитку авіаційної справи в країні та світі, про місцеві наукові школи, інженерні, конструкторські заклади, про окремі людські долі. Саме в таких музеях зберігається значна частина нашої авіаційної історії.

Прикладом можуть слугувати музеї авіаційного спрямування в Полтаві.

Нині в Полтаві сформувався певний фонд зразків, предметів, документів, що відображують історію авіаційної техніки регіону, України у складі СРСР, незалежної України. Цей фонд, зосереджений в декількох названих музейних експозиціях, має значний інформаційний потенціал. Проте цей потенціал донині є ще недостатньо опрацьованим і практично не введеним до наукового і культурного обігу.

Полтавські авіаційні музеї різняться вибором мети, трактуванням проблем історії авіації в Україні та у світі, місцем розташування та особливостями будови експозицій. Проте всі вони характеризуються логічно обумовленою внутрішньою єдністю, що передбачає три обов'язкові, на наш погляд, елементи в музейній діяльності: наукові дослідження історії авіаційної науки і техніки (виявлення фактів, їх аналіз та узагальнення, встановлення закономірностей розвитку і т.д.); викладення здобутої інформації у вигляді екскурсій та тематичних лекцій на основі проведених наукових досліджень із освітньою, виховною та популяризаторською метою; власне експонування (з попередньою розробкою принципів побудови експозиції і методики демонстрації зразків авіаційної техніки та авіаційного

озброєння як матеріальних пам'яток авіаційної науки і техніки).

Не зважаючи на певні відмінності, полтавські авіаційні музейні експозиції також об'єднані підходами, які були обрані науковцями при їх створенні. Ці підходи можна звести до трьох головних: історичного, краєзнавчого і меморіального, – що проявляються в їх діяльності одночасно. Проте домінуючим, як правило, є один із них. Є підстави вважати, що в Музеї Дальньої авіації, наприклад, таким домінуючим підходом є історичний, у Полтавському музеї авіації і космонавтики – меморіальний, у Музеї 13-ої гвардійської авіадивізії – краєзнавчий.

Це визначило принципи формування музейних зібрань, організацію експозиції і, в кінцевому підсумку, саму наявність музеїв згаданого профілю в Полтаві.

Авіаційні музеї (втім, як й інші) мають таку відмітну здатність, як можливість глибокого емоційного впливу на людей, різних за віком і фаховою підготовкою [3]. Враховуючи це, полтавські музеї авіаційного профілю в основу своїх концепцій поклали, нарівні з іншими, принцип широкої популяризації наукових знань (в першу чергу, серед дітей і молоді) за допомогою спеціальних експонатів, забезпечують активний контакт відвідувачів з експозицією (можливість побути в кабіні того чи іншого літака, посидіти в катапультному кріслі льотчика (космонавта), спробувати свої сили на тренажері і т.п.).

Одним із важливих і дискусійних питань щодо діяльності музеїв авіаційного профілю є питання про автентичність авіаційної техніки в музейних закладах, а також питання про музейну реставрацію авіатехніки.

На жаль, у багатьох науково-технічних, і в авіаційних музеях у тому числі, про стан збереженості зразків техніки говорять: «аби літала», «аби їздила», – не приділяючи належної уваги збереженню автентичності таких зразків техніки як зовні, так і в середині.

Стосовно останньої проблеми можна виокремити два підходи, що визначають технологію всіх подальших робіт [4].

Перший підхід, який умовно можна назвати «музейним», розглядає як пріоритетну можливість проведення відновлювальних робіт, якщо в них виникає потреба, «по частинах» (крок за кроком). В результаті такого підходу об'єкт реставрації продовжує виконувати функції музейного експонату на весь період робіт. Саме такий підхід частіше за інші застосовується, наприклад, в Музеї Дальньої авіації в Полтаві. Перевага йому віддається не лише з метою збереження цілості експозиційного комплексу на час реставрації того чи іншого літака, зразка озброєння або інших експонатів (двигуна, крісла льотчика і т.п.), а й обумовлена фінансово-організаційними можливостями в кожному конкретному випадку (наприклад, можливостями розміщення замовлення на реставрацію на одному з українських авіазаводів, транспортування, розрахунку за виконані роботи і т.п.).

Другий підхід можна визначити як «культурологічний». Ним передбачається, що реконструкція авіаційної пам'ятки буде проводитися за умови її доставки в спеціально обладнані майстерні, на завод. На час проведення відновлювальних робіт така пам'ятка тимчасово припиняє своє функціонування як музейний експонат, вона стає недоступною для відвідувачів. Реставрація такої авіаційної пам'ятки в даному випадку передбачає абсолютне збереження або відновлення зовнішнього вигляду (можливо також і внутрішнього оздоблення, обладнання) за кресленнями, з дотриманням технологій виконання робіт.

Часто така реставрація, що стосується зразків авіаційної техніки, яка вже знята з озброєння або з виробництва, виявляється частково можливою або неможливою зовсім через те, що з часом втрачаються самі технології виробництва, фарбування і т. ін.

Досвід музейної реставрації свідчить, що як при першому, так і при другому підході зберігаються або відновлюються далеко не всі деталі та елементи. Авіаційну техніку після проведення відновлювальних робіт можна вважати у більшості випадків «умовно автентичною».

Розв'язання проблеми збереження автентичності авіаційної техніки, як і діяльність полтавських музеїв авіаційного профілю загалом, і формування музейних фондів в галузі авіації з позицій орієнтування її історії, не могли бути здійснені у відриві від знань основ авіаційної техніки як такої, без певної сукупності інженерних знань, за відсутності синтезу інженерної ерудиції з музеєзнавством [5]. На розумінні цього базується підхід, що побудований на застосуванні аналогії з експлуатацією самої техніки [6].

У зв'язку з цим перш за все слід акцентувати увагу на тому, що для авіаційної техніки, яка стає музейними експонатами (як і для інших технічних і тільки технічних об'єктів) можна визначити два стани: вихідний та цільовий. Вихідним, у випадку, що розглядається, можна вважати стан літака або іншого зразка авіаційної техніки, в якому вони застосовувалися за безпосереднім своїм призначенням з моменту їх виготовлення, той стан, в якому вони надійшли до музейного зібрання. Цільовим – стан таких об'єктів, коли вони стають частиною музейної експозиції, музейними об'єктами.

Присутність у середовищі різноманітних факторів, що постійно впливають на такий музейний об'єкт (місце та умови експонування у закритому приміщенні або на відкритому майданчику, вплив погодних умов, наявність можливостей підтримки в належному стані і т.п.), призводить до того, що вихідний стан об'єкту піддають постійній безперервній динаміці. Переведення такого об'єкту авіаційної техніки з вихідного до цільового стану може реалізуватися також шля-

хом технологічного діяння, технологічного впливу на нього. У кожному конкретному випадку об'єкт авіаційної техніки в залежності від його фактичного вихідного стану має піддаватися тому чи іншому з сукупності можливих впливів. Тобто, якщо ми застосовуємо аналогію з експлуатацією самої техніки у синтезі з музеєзнавчими знаннями, йдеться про процес керування станом музейного об'єкту – зразка авіаційної техніки.

Цей процес управління станом музейного об'єкту (зразка авіаційної техніки) можна відобразити за допомогою графічної моделі.

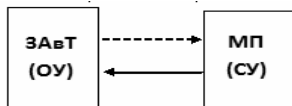


Рис. 1

В частині моделі (рис. 1) представлені зразок авіаційної техніки як музейний експонат (ЗАвТ) або об'єкт управління (ОУ), музейний працівник (МП) (до категорії музейних працівників віднесемо керівників закладу, науковців, розробників технологій, авіатехніків, авіамеханіків та ін.) або суб'єкт управління станом зразка авіаційної техніки (СУ) та зв'язки між ними.

Безперервна лінія показує вплив суб'єкта на об'єкт, що визначається на основі оцінки його вихідного стану по пунктирній лінії.

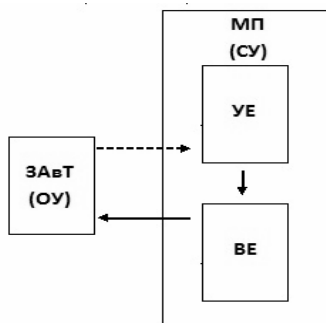


Рис. 2

На практиці функції суб'єкта щодо оцінки стану об'єкта авіаційної техніки та виконання робіт для підтримки на-

лежного стану і здійснення реставраційних робіт розділяються. Тому й сам суб'єкт складається з двох елементів: управлінського елемента (УЕ) та виконавчого елемента (ВЕ). Останній є упідлегленим стосовно управлінського (рис. 2).

Управлінський елемент, оцінивши стан зразка авіаційної техніки або об'єкта управління, визначає завдання для виконавчого елемента (ВЕ) щодо перетворення цього стану. Виконавчий елемент здійснює технологічний вплив на об'єкт авіатехніки згідно із сформульованим завданням.

Для повноцінного здійснення функції впливу на зразок авіаційної техніки суб'єкт управління повинен забезпечити також оцінювання сил та засобів, що має в своєму розпорядженні елемент виконання, та утримання їх у постійній готовності для реалізації технологічних впливів на зразок авіатехніки, тобто на об'єкт управління, в усьому діапазоні його потенційних вихідних станів.

У зв'язку з цим у складі суб'єкта виділимо ще одну складову, яку можна позначити як елемент сервісного забезпечення (ЕСЗ), який за своїм змістом також підпорядковується управлінському елементу (рис. 3).

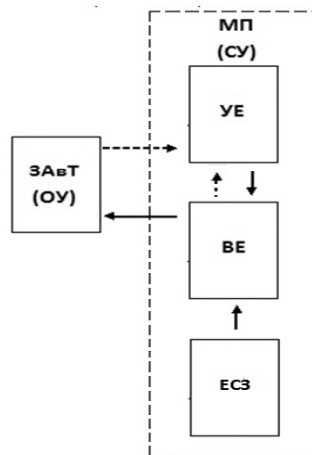


Рис. 3

Як бачимо, приблизно таким чином із трьох названих взаємопов'язаних елементів складається організаційна

система, що дозволяє оцінювати стан зразків авіаційної техніки, які надходять до музеїв, пітримувати їх належним чином, зберігаючи певний рівень автентичності, проводити роботи по її повному або частковому відновленню.

Отже, специфіка авіаційної техніки як предметної галузі музейної діяльності вимагає розробки відповідних наукових підходів. Саме цією специфікою визначається інструментарій діяльності музеїв авіаційного профілю, концептуальні настанови у вирішенні цілого

комплексу питань, зокрема питання щодо збереження зразків авіаційної техніки як музейних предметів, збереження їх автентичності, відповідного впливу експонованої авіаційної техніки та зразків озброєння на інтелектуально-емоційний стан відвідувачів. Недостатня розробленість цієї проблеми при наявності значного накопиченого музейного фонду (як державного, так й інших форм) та інформації з історії авіаційної техніки визначає її актуальність.

ЛІТЕРАТУРА

1. Григорян Г.Г., Кожина Л.М. Научно-технические музеи и культурное наследие в области техники / Г.Г. Григорян, Л.М. Кожина // Вопросы истории естествознания и техники. – М.: Наука, 2003. – Вып. 12. Текст доступний на сайті: <http://vivovoco.ibmh.msk.su/VV/JOURNAL/VIET/TECHMUS.HTM>
2. Воронков Ю.С. О некоторых методологических вопросах. Разработки истории авиационной науки и техники / Ю.С.Воронков // Исследования по истории и теории развития авиационной и ракетно-космической техники. – М.: Наука, 1981. Текст доступний на сайті: <http://12apr.su/books/item/f00/s00/z0000030/st003.shtml>
3. Григорян Г.Г., Кожина Л.М. Научно-технические музеи ...
4. Памятники науки и техники и проблемы развития историко-научных исследований // Памятниковедение. Наука и техника. – М., 1989. – С. 125-142.

5. Белецкий А. К вопросу о подходах к сохранению культурного наследия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://plotnik.livejournal.com/251195.html>

6. Кожина Л.М. Разработка научных основ музейного дела в области истории техники: автореф. Диссертации /Л.М. Кожина. – М., 1997. Текст доступний в електронному ресурсі. – Режим доступу: <http://cheloveknauka.com/razrabotka-nauchnyh-osnov-muzeynogo-dela-v-oblasti-istorii-tehniki>

7. Анищенко Л.П., Яковлев А.В. Научные подходы к проблеме сохранения памятников / Л.П. Анищенко, А.В.Яковлев // Реликвия. – 2006. – № 15. Текст доступний в соціальному спеціалізованому інтернет-ресурсі «ArtConcervation мастерская» сприяння у галузі збереження, консервації та реставрації матеріальних пам'ятоків. – Режим доступу: <http://art-con.ru/node/4584>

Пистоленко И.А. Некоторые подходы и принципы деятельности полтавских авиационных музеев. В статье рассмотрены некоторые вопросы, которые касаются подходов и принципов деятельности полтавских авиационных музеев в области сохранения образцов авиационной техники и авиационного вооружения как объектов культурно-исторического наследия, а также проблема сохранения аутентичности этих объектов.

Ключевые слова: музеи авиации, музейный предмет, экспозиция, аутентичность, реставрация.

Pistolenco I.O. Some approaches and principles of the activity of aircraft museums of Poltava Region. The article examines some questions according to approaches and principles of the activity of aviation museums in Poltava in the sphere of preservation of the aircraft models and armaments in the capacity as culture-historical objects and also the problem of safety its authenticity.

Keywords: aviation museums, museum object, exposure, authenticity, restoration.