

DOI: 10.15421/271918

УДК 93/94(477)«1920/1930»:[622.62:629.3.081]

**DEVELOPMENT AND INDUSTRIAL ACTIVITY
OF THE LUGANSK RAILWAY WORKSHOPS
IN THE COMPOSITION OF «DONETSK RAILWAYS» (1920 – 1930)**

M. Ruban

Unit of Ukrainian Railways Historical Heritage of the Department of corporate social responsibility of JSC «Ukrzaliznytsia», East-Ukrainian Volodymyr Dahl National University, Kyiv, Ukraine

Tel.: +38-099-444-25-54

E-mail: nikolas.kindle@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6396-4531>

Abstract. In the first half of the 1920s Ukrainian railways were in a catastrophic state. There were numerous problems with the provision of workers, technical condition of infrastructure and rolling stock. During the Civil War, Luhansk region became a scene of brutal military confrontation. After the establishment of Soviet power in the territory of the neglected Luhansk workshops, a «steam cemetery» was formed – a dump site for locomotives and armored trains damaged in the battles, the vast majority of which were not recoverable and expected to be dismantled and disposed of unsuitable elements. In the spring of 1920, a gradual restoration of the destroyed economy of Lugansk railway workshops began.

At the end of 1920, in order to provide operational management for the restoration of infrastructure and transport process, the Donetsk branches of the Catherine Railway, including the Debaltseve branch Luhansk – Millierovo, were transferred to the nationalized North-Donetsk railway, which in December 1920 became known as «Donetsk Railways». In the middle of the 1920s, organizational measures were taken at the enterprise to upgrade the outdated infrastructure and technical equipment of the Luhansk railway workshops, as well as to create a specialized railway-carriagerepair plant based on them. During the 1920s, the enterprise team fought for increasing production figures, constantly experiencing a severe lack of material-technical support both from the side of the board of Donetsk railways and the management of repair factories of the People's Commissariat of Railways.

During April – October 1929, employees of the Luhansk car repair factory together with a team of steam locomotive plant and local miners took part in the action «Red Echelon». Activists of the steam locomotive plant initiated the construction of an additional 41th over-scheduled locomotive, the Luhansk railwaymen embarked upon releasing 40 double-walled over-the-rail wagons for the formation of the echelon of abovequotachar coal as a present for workers in Moscow.

In the spring of 1930, in the wake of the growth of the coal mining industry in the region and the needs for construction of new mines with high-value equipment, the Luhansk wagon repair plant was removed from the subordination of the People's Commissariat of Railways and transferred to the trust of mining equipment of the All-Union Union of Heavy Machinery of the People's Commissariat of Heavy Industry. In April 1930 the Luhansk Mechanical Plant of Coal Machine Building was created on the company's basis.

The study does not deplete the raised problem in the field of the Lupansk railway workshops (later – railway-carriagerepair plant) activities, but only provides a general analysis and factual basis for further, more detailed review of the last period of the activity of the Donetsk railways' old railway enterprise, leaving a considerable space for further scientific research.

Keywords: Lupansk, railway workshops, Donetsk Railways, railway-carriagerepair plant, Red echelon.

РОЗВИТОК ТА ВИРОБНИЧА ДІЯЛЬНІСТЬ ЛУГАНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ МАЙСТЕРЕНЬ У СКЛАДІ «ДОНЕЦЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ» (1920–1930)

М. Ю. Рубан

Відділ історичної спадщини залізниць України Департаменту корпоративної соціальної відповідальності АТ «Укрзалізниця», Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля, Київ, Україна

Анотація. У статті здійснено спробу дослідження історичних обставин довкола функціонування Луганських залізничних майстерень у складі Донецьких залізниць. У першій половині 1920-х рр. залізниці України перебували в катастрофічному стані. Існували численні проблеми із забезпеченням робітників, технічним станом інфраструктури та рухомого складу. Навесні 1920 р. почалося поступове відновлення транспортного господарства країни. З метою забезпечення оперативного управління відновленням інфраструктури та перевізного процесу донецькі гілки Катерининської залізниці, в тому числі лінія Дебальцеве – Луганськ – Міллерове, були приєднані до націоналізованої Північно-Донецької залізниці, яка в грудні 1920 р. отримала назву «Донецькі залізниці». Проаналізовано історію виробничої діяльності обслуговуючих підприємств Луганського залізничного вузла в перше десятиліття радянської влади в Україні.

У середині 1920-х рр. у Луганських залізничних майстернях були вжиті заходи щодо модернізації застарілої інфраструктури і технічного оснащення підприємства, а також створення на їх базі спеціалізованого вагоноремонтного заводу. На підставі аналізу історичних джерел, періодичних видань та наукової літератури проаналізовано основні виробничі показники та висвітлено організаційні заходи щодо підвищення виробничої діяльності ремонтного осередку. Протягом 1920-х рр. колектив луганських майстерень – згодом вагоноремонтного заводу – боровся за підвищення виробничих показників, постійно відчуваючи серйозний брак матеріально-технічного забезпечення. У квітні 1930 р. на хвилі зростання вуглевидобувної галузі в регіоні та потреб у будівництві нових шахт, Луганський вагоноремонтний завод був реорганізований у механічний завод вугільного машинобудування.

Ключові слова: Луганськ, залізничні майстерні, Донецька залізниця, вагоноремонтний завод, Червоний ешелон.

1. Вступ

У наш час залізнична спадщина Луганська асоціюється насамперед із діяльністю легендарного паровозобудівного заводу, який протягом тривалого часу був одним із провідних центрів світового локомотивобудування. Утім, не менш варта уваги історія Луганських залізничних майстерень – давніх підприємств міста, що, відігравши суттєву роль у його розвитку, залишилися недослідженими в

контексті регіональної історіографії й наразі є зовсім невідомими для широкого загалу. Надто ж викликає інтерес останній період функціонування ремонтного підприємства в складі «Донецьких залізниць», який завершився реорганізацією майстерень у механічний завод вугільного машинобудування.

На жаль, до цього часу обставини діяльності Луганських залізничних майстерень не знайшли свого належного висвітлення у вітчизняній історіографії. Окремі етапи історії підприємства представлені в роботах Г. Довнара та К. Клименка [7, 9]. Проте вказані монографії зовсім не вичерпують повноти теми, мають неточності, усунення яких потребує введення до наукового обігу додаткових нових джерел. Також проблематиці виробничої діяльності луганських майстерень присвячена низка робіт автора [16; 17]. Аналіз історії розвитку мережі ремонтних підприємств залізниць України набуває своєї гострої актуальності на тлі загального реформування вітчизняної залізничної галузі, потреби врахування історичного досвіду її реалізації, а надто ж із нагоди 140-річчя від часу заснування Донецької кам'яновугільної залізниці (1878).

Отже, предметом запропонованого дослідження виступає виробнича діяльність Луганських залізничних майстерень у складі Донецьких залізниць, що передбачає вирішення наступних дослідницьких завдань: по-перше, проаналізувати технічний стан луганських майстерень на початку 1920-х рр.; по-друге, розглянути організаційні заходи щодо підвищення ефективності роботи підприємства; по-третє, з'ясувати передумови та історичні обставини реорганізації заводу в напрямку вугільного машинобудування. Хронологічні межі дослідження охоплюють період від часу передачі Луганських залізничних майстерень до складу Донецьких залізниць до фактичної реорганізації підприємства в 1930 р.

Мета статті полягає в тому, щоб на підставі комплексного аналізу історичних джерел, періодичних видань та наукової літератури відтворити цілісну картину розвитку та виробничої діяльності Луганських залізничних майстерень (згодом – вагоноремонтного заводу) у складі Донецьких залізниць 1920–1930 рр.

2. Відновлення та модернізація виробничої бази залізничних майстерень

Під час Громадянської війни Луганщина стала ареною жорстокого військового протистояння. Після встановлення радянської влади на початку 1920 р. на території занедбаних Луганських майстерень утворилось «паровозне кладовище» – місце звалки пошкоджених у боях локомотивів та бронепоездів, більшість із яких не підлягала відновленню й очікувала на свою розкомплектацію та утилізацію непридатних елементів [7, с. 46; 21]. Місцева газета повідомляла, що «довгі роки похмуро дивились закоптілі, брудні без дверей та вікон, з дірявим дахом цехи». Навесні 1920 р. розпочалося поступове відновлення господарства майстерень [8].

У травні 1920 р. робітники, службовці, начальники цехів та профспілкові діячі луганських майстерень організували толоку з метою упорядкування занедбаної території підприємства. Захід тривав 6 годин, упродовж яких було відновлено паровоз серії Ов, відремонтовано три парові молоти та прибрано багато сміття [8]. З цього часу подібні толоки увійшли у звичай. Утім, оскільки ремонт локомотивів почав здійснюватися також у цехах націоналізованого паровозобудівного заводу Гартмана, технічно застарілий паровозний цех луганських майстерень не відновив своєї роботи. Наприкінці 1920 р. за наказом НКШС з метою забезпечення оперативного управління відновленням інфраструктури та перевізним процесом донецькі гілки Катерининської залізниці, серед яких гілка Дебальцеве – Луганськ – Міллерове, були передані до складу

націоналізованої Північно-Донецької залізниці, яка в грудні 1920 р. отримала назву «Донецькі залізниці» [9, с. 117].

Після Громадянської війни залізниці СРСР перебували в катастрофічному стані. Виникали численні проблеми із забезпеченням працівників, технічним станом інфраструктури та рухомого складу. Поодинокі хвилі невдоволення виникали й у середовищі луганських залізничників. 24 березня 1923 р. 25 робітників токарного цеху луганських майстерень розпочали страйк з вимогою виплати авансу. Однак конфлікт був швидко вирішений через роз'яснення місцевого профспілкового комітету [19]. Того ж року при залізничних майстернях було відкрито фабрично-заводське училище [7, с. 46].

У середині 1920-х рр. відповідно до реформи залізничної галузі колишні залізничні майстерні реорганізовувались у паровозо- та вагоноремонтні заводи, які згодом були вилучені з підпорядкування залізниць та входили до складу окремого Всесоюзного об'єднання ремонтних заводів Народного комісаріату шляхів сполучення. Протягом 1927 р. здійснювалися заходи щодо ремонту виробничих будівель і переобладнання застарілого устаткування луганських майстерень. Загальна кошторисна вартість ремонтних робіт склала 50 000 руб. [15].

У механічному цеху парова машина була замінена електромотором, що дозволило збільшити кількість обертів трансмісії з 80 до 100, забезпечити плавний, рівномірний хід. Був встановлений колісотокарний верстат «Rapid», який міг здійснювати обточку до 8 колісних пар на день, тоді як старі станки – лише 2 – 3 пар. Встановлені новий довбальний верстат і болторізний станок [15]. Здійснено розукрупнення бригад вагонного цеху, що дозволило робітникам спеціалізуватися за окремими галузями виконуваних робіт. У курній було встановлено пилевисмоктувальну вентиляцію. Електрифіковано великий деревообробний станок, що надало можливість збільшити його продуктивність на 40 %. Встановлено дискову маятникову пилу, що замінила колишнє поперечне розпилювання. Розширено обрубний цех. Встановлено вентиляційну систему в ковальні та ливарному цеху. У ковальні встановлено новий 30-пудовий молот. Ресорну перенесли в нове більш зручне приміщення, де була встановлена нова піч для нагріву. Встановлено 3 плитки замість двох. Фактичне збільшення продуктивності робіт ресорної склало 40 % [15].

Існують відомості, що у 1927 р. тимчасово відновлював роботу паровозний цех, здійснювався ремонт паровозів [13]. Однак уже в 1929 р. в майстернях був остаточно припинений ремонт локомотивів, а саме підприємство отримало назву Луганський вагоноремонтний завод.

15 квітня 1929 р. вагоноремонтний завод вступив до соціалістичних змагань. На підприємстві утворилось 26 ударних бригад, усього ж до соцзмагань було залучено 66 % працівників. Зрештою, луганськими залізничниками було досягнуто зниження собівартості робіт на 16,4 %, збільшення продуктивності робіт на 128 %, простій вагонів у ремонті зменшився з 4–7 до 3–5 днів. Покращилась трудова дисципліна – прогули зменшились з 1,4 % до 0,3 %. За 9 місяців господарського року було виконано 100 % виробничої програми [22]. Висока продуктивність ударних бригад сприяла підвищенню заробітної плати, зокрема, в жовтні бригада Перова мала приробіток 50,12 %, бригада Приходька – 62,27 %, бригада Бурлакова – 81,09 %. У листопаді ж приробіток бригади Зарякіна склав 94,2 % [4]. Кількість робітників у складі ударних бригад зростала й станом на березень 1930 р. досягла 100 осіб, тоді як загальна кількість робітників, задіяних у соціалістичних змаганнях склала 455 чоловік [5].

3. Участь колективу Луганського вагоноремонтного заводу в акції «Червоний ешелон»

Протягом квітня – жовтня 1929 р. працівники Луганського вагоноремонтного заводу разом з колективом паровозобудівного заводу та місцевими шахтарями взяли участь в акції «Червоний ешелон». Улітку 1929 р. на хвилі індустріалізації й технічної реконструкції народного господарства колективи луганських підприємств вирішили звернутися до Асоціації діячів науки з проханням надати їм технічну допомогу, при цьому було вирішено відправити до Москви в подарунок «Червоний ешелон» вугілля. Активісти паровозобудівного заводу виступили з ініціативою побудови додаткового 41-го понадпланового паровозу нової серії «М» [21]. Луганські залізничники підтримали ініціативу паровозобудівників та зобов'язалися випустити з ремонту 40 понадпланових двовісних вагонів типу НТВ для формування ешелону понаднормового вугілля у подарунок для робітників Москви [10].

Утім, унаслідок нестачі матеріалів і вагонів НТВ для ремонту ініціативне зобов'язання луганських залізничників опинилось під загрозою фактичного зриву. Первісно, за відсутності належної кількості вагонів НТВ, заводу було запропоновано здійснити ремонт чотирьохвісних вагонів цвинтарного парку станцій Луганськ та Родакове, однак за відсутності пружин і візків «Fox-Arbel» виконати це було неможливо [22; 10]. До того ж, Луганський завод був не пристосований до ремонту великовантажного рухомого складу, а реорганізація технологічного процесу підприємства, здійснювана наприкінці господарчого року, безсумнівно, мала негативно позначитись на виконанні плану робіт. Колектив вагоноремонтного заводу неодноразово звертався з численними листами до правління Донецьких залізниць та ремонтних заводів щодо врегулювання ситуації довкола матеріально-технічного забезпечення підприємства. Зрештою, на спільній нараді в правлінні «Донецьких залізниць» було вирішено, що денна програма подачі вагонів для Луганського заводу зменшиться до 12 одиниць, залізниця надасть 40 понадпланових вагонів для забезпечення потреб акції «Червоний ешелон», у той же час завод мав почати реорганізаційні технологічні процеси з метою налагодження ремонту великовантажних чотиривісних вагонів [1].

Луганські залізничники успішно виконали нове завдання та розгорнули широкі заходи щодо організації пересувної виставки у складі «Червоного ешелону». Низка бригад художників і малярів оздобила вагони яскравими плакатами з гаслами та діаграмами [11]. У рапорті, який був відправлений разом з «Червоним ешелonom», зазначалося, що при формуванні ешелону луганські залізничники перевиконали свій виробничий план на 200 % [20].

5 жовтня 1929 р. «Червоний ешелон» разом з делегацією у складі робітників-ударників Луганщини та пересувної типографії газети «Луганська правда» вирушив до Москви. Пропагандистська акція мала велике значення для утвердження робітничих змагань в СРСР. Понаднормові паровоз та вагони були урочисто передані до II-ї ділянки тяги Московсько-Курської залізниці [7, с. 78]. За результатами акції московськими науковими установами було вжито широких заходів щодо підвищення рівня освіти технічного персоналу Луганської округи, зокрема в гірничо-технічній галузі [18].

У жовтні 1929 р. Луганські вагоноремонтні майстерні випустили з конвенційного ремонту 463 товарних та 10 ізотермічних вагонів при плані 400 конвенційних та 12 ізотермічних. У листопаді 443 товарних вагонів та 7 ізотермічних при плані 450 товарних та 12 ізотермічних. У грудні при тому ж

завданні за 25 днів відремонтовано 402 товарних вагонів та 11 ізотермічних. Відсоток браку ливарного цеху не перевищував 4 % [12].

3. Луганський вагоноремонтний завод напередодні реорганізації

11 січня 1930 р. вагоноремонтний завод перейшов на безперервну роботу [23]. Зрештою, січнева виробнича програма була перевиконана на 114 %. Утім, за цікавим спостереженням робкора, існували проблеми з простоем вагонів, оскільки вагони за конвенційним ремонтом стояли по 4 дні, цвинтарного парку – по 10,5 днів, ізотермічні ж – по 18,3 днів. Середній термін простою вагонів склав 3,5 дні при запланованих за соціалістичним договором 3. За січень недопрацювання по ремонту склали 25 %, відзначалося безвідповідальне виконання робітниками й оглядачами вагонів своїх обов'язків. Заводський партійний комітет разом з виробничою комісією приступив до формування ударних бригад із боротьби з браком по всіх цехах заводу. Зривали роботи й заходи правління Донецьких залізниць, яке не висилало своєчасно кутове залізо діаметром 6х65х65, також систематично недосилався рухомий склад для ремонту, оскільки замість запланованих 18 вагонів на добу надходило тільки 10, а 4 лютого надійшло тільки два вагони [2]. На лютий 1930 р. вагоноремонтному заводу було надане завдання відремонтувати 450 товарних і 80 ізотермічних вагонів. По товарних вагонах завдання було виконане на 100%, натомість внаслідок відсутності оцинкованого заліза ізотермічних вагонів було випущено тільки 6 одиниць [14].

На тлі актуалізації потреби створення мережі вищих залізничних навчальних закладів в Україні та перспективи створення науково-виробничого об'єднання, ще на початку січня 1930 р. робітники Луганського вагоноремонтного заводу виступили з відкритим зверненням на сторінках газети «Луганська правда» із закликом досягти реорганізації Луганського залізничного технікуму – найдавнішого профільного навчального закладу на Донбасі, що був заснований у 1880 р. як технічне училище для забезпечення кадрових потреб Донецької кам'яновугільної залізниці – у залізничний інститут, який знаходився б під опікою вагоноремонтного заводу [3].

Однак несподівано навесні 1930 р. на хвилі зростання вуглевидобувної галузі в регіоні та потреби комплектації нових шахт високовартісним обладнанням Луганський вагоноремонтний завод був вилучений із підпорядкування Народного комісаріату шляхів сполучення та переданий до складу тресту гірничого обладнання Всесоюзного об'єднання важкого машинобудування Народного комісаріату важкої промисловості. У квітні 1930 р. на базі підприємства було створено Луганський механічний завод вугільного машинобудування [7, с. 78; 6]. І хоча ще деякий час на заводі лишалися вагони для відновлення, вже незабаром колишні залізничні майстерні остаточно втратили свою давню технічну основу. Також втратило свою актуальність і питання реорганізації Луганського залізничного технікуму. А вже незабаром відповідно до наказу НКШС № 1957 від 22 грудня 1930 р. було розформовано й «Донецькі залізниці», а з 1 січня 1931 р. їхню інфраструктуру та рухомий склад передано до управління «Південних залізниць».

5. Висновки

Отже, протягом тривалого часу історія Луганських залізничних майстерень (згодом – вагоноремонтного заводу) залишається недослідженою, і, як наслідок, невідомою для широкого загалу. Більшість краєзнавчої літератури наводить лише стислу згадку щодо початкового профілю підприємства в контексті історії його правонаступника – Луганського заводу вугільного машинобудування

ім. О. Я. Пархоменка – та надає коротку характеристику революційних рухів на історичному підприємстві, натомість уникаючи питань, безпосередньо пов'язаних із фаховою діяльністю численних поколінь луганських залізничників середини 1920-х рр. На підприємстві були здійснені організаційні заходи щодо оновлення застарілої інфраструктури та технічного обладнання майстерень, а також створення на їх базі профільного вагоноремонтного заводу. Колектив Луганського вагоноремонтного заводу боровся за підвищення виробничих показників, постійно відчуваючи гостру нестачу матеріального забезпечення як зі сторони правління Донецьких залізниць, так і управління ремонтних заводів НКШС. Яскравим епізодом трудової боротьби колективу заводу була акція «Червоний ешелон». І хоч під час виконання першого п'ятирічного плану економічного розвитку СРСР Луганський вагоноремонтний завод втратив свою первісну технічну основу, втім, підприємство було важливим залізничним технічним осередком, пам'ять про який має зайняти належне місце, як в історії транспортної спадщини Луганського краю, так й усієї Донецької залізниці. Подальше вивчення теми потребує з'ясування широкого кола питань щодо дійсних політичних передумов та обставин технологічної реорганізації заводу в напрямку вугільного машинобудування.

REFERENCE

1. 40 railcars. How railcar workers prepare the Red Echelon. *Luhanskaya pravda*. (1929). September 5, № 203 (3607). Luhansk, p. 4. (in Russian).
2. Administration disrupts plant operation. *Luhanskaya pravda* (1930). February № 31 (373). Luhansk, p. 4. (in Russian).
3. Appeal by the car-repair plant's workers. *Luhanskaya pravda* (1930). January 4, № 4 (3709). Luhansk, p. 3. (in Russian).
4. Car-repair shock-workers are ahead. *Luhanskaya pravda* (1930). January 7, № 6 (3710). Luhansk, p. 4. (in Russian).
5. Consider this. *Luhanskaya pravda* (1930). March 12, № 60 (3760). Luhansk, p. 4. (in Russian).
6. Course to stall. *Luhanskaya pravda* (1930). June 14, № 136 (3836). Luhansk, p. 4. (in Russian).
7. *Dovnar, G. S.* (1972). The great fate. Essays from the history of A. I. Parkhomenko Voroshilovgrad coal mechanical engineering. Donetsk, 163 p. (in Russian).
8. For the first time in Luhansk. *Zheleznodorozhnik Donbassa* (1958). May 9, № 56 (4616). Stalino, p. 3. (in Russian).
9. *Gusev, M. I., Klimenko, K. H., Maksimov, A. I. et al.* (1970). *Under the editorship of Priklonskiy V. V.* Steel ways of Donbass. Donetsk, 336 p. (in Russian).
10. Instead of 20 wagons we'll give 21. (1929). *Luhanskaya Pravda*. August 10, № 181 (3575). Luhansk, p. 3. (in Russian).
11. Luhansk–Moscow. *Luhanskaya pravda* (1929). October 2, № 226 (3630). Luhansk, p. 4. (in Russian).
12. No studying. *Luhanskaya pravda* (1930). January 2, № 2 (3707). Luhansk, p. 1. (in Russian).
13. Precast came to life. *Luhanskaya pravda* (1927). November 5, № 255 (3044). Luhansk, p. 4. (in Russian).
14. Railway workers don't lag behind. *Luhanskaya pravda* (1930). March 4, № 53 (3759). Luhansk, p. 1. (in Russian).

15. Railway workshops have many achievements. *Luhanskaya pravda* (1927). October 25, № 245 (3034). Luhansk, p. 4. (in Russian).
16. *Ruban M.Y.* (2019). Activity of Luhansk railway workshops during the Hetmanate of the Ukrainian state in 1918. In: Luhansk region: local lore explorations: material of the All-Ukrainian Scientific and Practical Conference, 19 April 2019, Starobilsk, Ukraine / SI «Taras Shevchenko National University of Luhansk» [and others]. Starobilsk, pp. 165–169 (in Ukrainian).
17. *Ruban, M. Y.* (2018). Historical circumstances of the establishment and activities of Luhansk railway workshops (1878–1930). *Ukrainian Railways: international technical and economic journal*. December, № 12 (66). Kharkiv, pp. 18–21 (in Ukrainian).
18. Scientific forces will come to the aid of Donbass. *Luhanskaya pravda* (1929). October 6, № 235 (3639). Luhansk, p. 2. (in Russian).
19. Special Political Summary of 29 March 1923, № 73/276. Available at: <http://istmat.info/node/24540>
20. Steel messenger rushed to Moscow. *Luhanskaya pravda* (1929). October 6, № 230 (3634). Luhansk, p. 4. (in Russian).
21. The Red Echelon. *Luhanskaya pravda* (1929). July 18, № 161 (3555). Luhansk, p. 5. (in Russian).
22. We must work at full capacity. *Luhanskaya pravda* (1929). August 20, № 189 (3583). Luhansk, p. 5. (in Russian).
23. Where the head of the factorycommittee is dozing. *Luhanskaya pravda* (1930). January 29, № 24 (3729). Luhansk, p. 4. (in Russian).

Received 29.06.2019

Accepted 29.07.2019

DOI: 10.15421/271919

УДК 629.7 (477) (092) «193»

V. T. BEREGOVYI: UNKNOWN MATERIALS FROM SCIENTIFIC ARCHIVE OF THE POLTAVA AIR AND SPACE MUSEUM TO THE BIOGRAPHY OF THE PARTICIPANT OF AN AVIATION CASE OF THE 1930's

I. O. Pistolenko

Poltava Air and Space Museum

Поштова адреса: Poltava Air and Space Museum,

Pershotravnevyi prosp., 16, Poltava, Ukraine

Tel.: + 38-066-805-91-32.

E-mail: list_28@ukr.net

ORCID ID <https://orcid.org/>

Abstract. Events in aviation and cosmonautics, achievements of the scientists, designers, engineers, aviators, astronauts of Poltava region, peculiarities of creative laboratories of specialists and facts of their biographies have always been in the spotlight of the Ukrainian researchers of aerospace science and technology.