

проголосила цілковиту незалежність України. Фактично УРСР припинила своє існування, проте залишились її інституції — парламент, ради, уряд.

Політичне реформування триває і далі. Політика “багатовекторності” часів президенства Л. Кучми та проросійської орієнтації змінилась на проєвропейську та прозахідну, що, незважаючи на військовий конфлікт на Сході України та окупацію частини території, дає нашій країні нові перспективи розвитку.

*Присяжнюк М. Р., Радіонов Я. О., Гонтаренко Л. О.*

*Науковий керівник: Гонтаренко Л. О.*

*НУЦЗУ*

### ***ЕВОЛЮЦІЯ ПОЖЕЖНИХ ДРАБИН***

Зростання міст угору змусило рятувальників задуматися про те, як евакуювати людей з верхніх поверхів будівель. Запатентований американцями у 1766 р. винахід, перевернув уявлення про рятувально-евакуаційні заходи. Йдеться про рятувальні драбини, які рятували людей.

Над створенням рятувальних драбин працювали й у Російській імперії. Так, в 1777 р. в Імператорську академію наук і мистецтв у Санкт-Петербурзі було подано на розгляд перший у світі проект механічних драбин. У її конструкції було передбачено важільний механізм, призначений для підйому майданчика на висоту до 20 метрів. Цей проект був схвалений, а через рік за цей винахід був нагороджений медаллю Петро Дальгрена.

Першу серйозну модернізацію рятувальні драбини пережили в 1809 р. завдяки механіку-конструктору Кирилу Васильовичу Соболеву, який за винахід триколінного висувного механізму був представлений до медалі «За користь». Але вже через рік англієць Вільям Гесте, який працює в Петербурзі, презентував п'ятиколінні висувні сходи, призначені на підйом до 17 метрів.

Наступні зміни пожежних драбини були викликані необхідністю. Справа в тому, що зразки, що використовуються у другій половині ХІХ ст., відрізнялися поганою маневреністю. Чотириколісні конструкції для кінних возів, які випускали Петербурзьке пожежне депо, хоч і були надійні, але вимагали модернізації.

У ХХ ст. перед пожежними постало питання не так у маневреності рятувальних драбин, як у її швидкому та своєчасному транспортуванні на місце пожежі. Справа в тому, що міста почали швидко розширяться не тільки завширшки, а й угору. Крім того, на дорогах все частіше почали з'являтися автомобілі. Використовувати кінні візки стало недоцільно, саме це послужило поштовхом до створення першої рятувальної машини з висувними сходами. Нею в 1920 р. стала вантажівка «Берліє», до якої пристосували шасі для транспортування драбин «Магірус»

Незважаючи на вдалий досвід, «накатаний» спосіб транспортування пожежних драбин був недосконалий – потрібно вести постійну роботу над створенням різних конструкцій. Але в даний період історії на заводах цим ніхто займатися не міг, тому й створили науково-дослідний інститут протипожежної оборони. У 1930-ті рр. в країні були драбини типу «Магірус» та «Метц», які характеризувалися позитивно, єдиним недоліком були застарілі автомобілі. Перед механіками постало завдання: пересадити німецькі металеві сходи на радянську машину. Єдиним автомобілем, що підходить за параметрами, виявився ЗІС-6. Багатоколісні драбини К-30 були пристосовані не тільки для евакуації людей, але і для гасіння вогню. Вони відмінно фіксувалися в будь-якому положенні та закріплювали стовбур із рукавом.

У передвоєнні роки вітчизняній промисловості так і не вдалося створити висувні драбини, тому використовувалися німецькі «Мітці» та «Магіруси», встановлені на ЗІС-6. Пізніше автомобілі замінювалися на АМ-23 та АМ-45, до середини 1960-х рр. пожежні машини таких зразків вивели з експлуатації.

Нинішні моделі піднімаються на висоту до 60 метрів, а колінчасті підйомники до 112 метрів. Переносні ручні пожежні сходи, і сьогодні не втратили

актуальності: входять до комплектації пожежних машин, тільки використовують металеві, виготовлені зі спеціального сплаву – вони легші, але стійкіші. Хоча пожежні драбини були створенні кілька століть тому назад, але користуються попитом в підрозділах ДСНС України і сьогодні.

*Стаднік Ю.О.*

*ХІМ імені М.Ф. Сумцова*

## ***ПЕРСПЕКТИВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІСТОРІЇ МУЗЕЮ СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ***

Статті, присвячені становленню музею Слобідської України (з 1922 року імені Г.С. Сковороди) у Харкові, часто мають описовий характер і оцінюють діяльність музею через мікроісторичний підхід. Однак таке явище, як поява закладу, що внесений у загальний культурний контекст міста та країни, у наш час потребує не просто аналізу, але й порівняння та зіставлення його розвитку з реаліями музейної галузі, культурної політики держави.

У даній роботі зроблена спроба використання такого підходу у висвітленні питання становлення музею Слобідської України (1920-ті рр.) за матеріалами, наведеними в «Бюлетенях», що публікувалися в період 1924-1928 років.

На початок ХХ ст., вже було сформоване бачення музею як специфічної установи, що у свої діяльності об'єднує збір предметів для поповнення колекції, наукову та просвітницьку роботу. Тож у радянський час вже існувало уявлення про те, як він працює, а от визначення основних завдань та критеріїв «музейності» предметів залежали від розвитку історичної науки, панівного режиму та ентузіастів – засновників, працівників музею.

Основним завданням закладу, прописаним у першому «Бюлетені» музею Слобідської України, було вивчення народного життя, насамперед місцевого, у всіх проявах його різноманітних галузей. Таке формулювання віддзеркалювало соціокультурні реалії «довгого ХІХ століття», але теза була проголошена вже у