

УДК 94(477.54)«194/199»:364-787.5-056.24:656.138

DOI: 10.26565/2225-6505-2017-1-05

О. М. Устименко

КЗ «Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова»

СПЕЦІАЛЬНІ РАДЯНСЬКІ АВТОМОБІЛІ ДЛЯ ІНВАЛІДІВ ТА ЇХ ЕКСПЛУАТАЦІЯ НА ХАРКІВЩИНІ (КІНЕЦЬ 1940-Х – 1990-ТІ РОКИ)

У статті досліджується історія розробки радянських принципово нових спеціальних мотоколясок для інвалідів. Коротко розглядаються всі інвалідні модифікації автомобілів ЗАЗ. Досліджуються й умови, на яких видавалися мотоколяски та автомобілі з ручним керуванням, їх ремонт та експлуатація на Харківщині. Автор робить висновок, що в СРСР мав місце своєрідний феномен – інвалідні мотоколяски та автомобілі з ручним керуванням. Інваліди отримували транспорт для пересування не в ролі пасажирів, як це було в Європі та США, а як водії. Також доведено, що із збільшенням виробництва автомобілів пропорційно зростала і кількість інвалідів, що могли претендувати на спецтранспорт.

Ключові слова: автопром, автомобіль, інвалід, мотоколяска, Харків.

В статье исследуется история разработки советских принципиально новых специальных мотоколясок для инвалидов. Коротко рассматриваются все инвалидные модификации автомобилей ЗАЗ. Исследуются и условия на которых выдавались мотоколяски и автомобили с ручным управлением, их ремонт и эксплуатация на Харьковщине. В работе сделан вывод, что в СССР имел место своеобразный феномен – инвалидные мотоколяски и автомобили с ручным управлением. Инвалиды получали транспорт для передвижения не в качестве пассажиров, как было в Европе и США, а именно в качестве водителей. Также доказано, что с увеличением производства автомобилей пропорционально возрастало и количество инвалидов, которые могли претендовать на спецтранспорт.

Ключевые слова: автопром, автомобиль, инвалид, мотоколяска, Харьков.

The article deals with the history of development of Soviet fundamentally new special microcars for disabled people. All modifications for disabled by ZAZ vehicles are briefly considered. The conditions in which microcars and vehicles with manual control were issued, their repair and operation in Kharkiv region are also being investigated. The final conclusion is that Soviet microcars and vehicles with manual control were peculiar phenomenon because disabled people had got them for using not like passengers (as it was in Europe and the USA), but like drivers. It is also proved that increasing of the number of such special vehicles led to proportional increasing of disabled people who claimed them.

Keywords: automotive industry, car, disabled, microcar, Kharkiv.

Дослідження історії спеціальних радянських автомобілів для інвалідів та їх експлуатація на Харківщині є актуальною проблемою, тому що сучасних науково-історичних досліджень з цієї теми нема, існують лише декілька невеликих напрацювань науково-публіцистичного характеру, у яких основний наголос робиться лише на історії створення цих автомобілів і зовсім не досліджується процедура отримання інвалідами спецтранспорту, умови на яких він видавався, його тяжка експлуатація інвалідами тощо. Вивчення історії автомобілів ЗАЗ з ручним керуванням у зазначений період є досить важливим у контексті дослідження історії саме українського автопрому в другій половині ХХ ст. Ця стаття є спробою показати феномен цілком повноцінного автомобільного життя радянських інвалідів так би мовити із середини з усіма його складностями та незручностями.

Для розуміння технічної будови наймасовішої радянської мотоколяски СМЗ С-3Д варто

ознайомитися з роботою Р. І. Немцева та М. А. Анчугова «Моторна коляска С-3Д. Конструкція, експлуатація та ремонт» за 1981 рік [17]. Ця праця є виключно технічною і не містить інформації з історії мотоколясок.

Вагомими є роботи Л. М. Шугурова [34-37], у яких зроблено наголос не на технічній будові мотоколясок та «Запорожців», а на їх історії та подальшій модернізації. Праці написані в доступному науково-популярному стилі.

Та найбільш інформативною літературою з досліджуваної теми стала сучасна науково-популярна серія журналів «Автолегенди СРСР» [6-10; 28-30]. У цьому виданні кожний номер журналу присвячено окремій моделі певного радянського автомобіля і вміщено копію машини в масштабі 1/43. У номерах висвітлено історію кожної мотоколяски та «Запорожця», наведено цікаві факти з експлуатації, вказано на закордонні аналоги.

Наукова новизна дослідження також не викликає сумніву, оскільки комплексної спеціальної наукової праці, присвяченої історії спеціалізованої автомобілізації радянських інвалідів на сьогодні немає.

Завданнями статті є вивчення передумов виникнення великої кількості спецтранспорту для інвалідів у СРСР та історії їх виробництва й модернізації; аналіз технічних інновацій, застосованих при виробництві мотоколясок та автомобілів ЗАЗ; висвітлення умов, на яких інваліди отримували мотоколяски та автомобілі; коротке дослідження умов ремонту та обслуговування інвалідного спецтранспорту.

Автор статті використав широке коло джерел, більшість з яких не опубліковані та вперше вводяться у науковий обіг. Це діловодна документація, технічна документація, періодика та фотодокументи.

Так, для дослідження були задіяні матеріали з фондів Державного архіву Харківської області (ДАХО), фонду Р-3858 «Виконавчий комітет Харківської обласної Ради депутатів трудящих» [38]. Ці архівні матеріали дали змогу вивчити деякі аспекти експлуатації інвалідного спецтранспорту на Харківщині, а саме його ремонт та обслуговування, статистичні дані кількості інвалідів й отриманого транспорту та деякі цікаві випадки, пов'язані із боротьбою інвалідів за отримання мотоколясок чи машин. Також були задіяні матеріали з фондів Центрального державного архіву науково-технічної документації України (ЦДАНТД), фонду Р-190 «Ордена Трудового Червоного Прапора автомобільний завод «Комунар» Міністерства автомобільної промисловості СРСР м. Запоріжжя» [40]. У фондах цього архіву зберігаються унікальні креслення й технічна документація на автомобіль ЗАЗ-965 «Запорожець». Із фондів Харківського історичного музею імені М. Ф. Сумцова (ХІМ) спеціально було підбрано 3 фотографії 1960-х та 1980-х років, на яких зображені ЗАЗ-965 на проспекті Леніна (Науки) та мотоколяска СМЗ С-3Д на будівельному майданчику Вовчанського агрохімкомплексу [39].

Багатьох світових автоінженерів ще до Другої світової війни займала ідея конструювання простих і дешевих моторизованих засобів пересування. Після війни було зроблено перші серйозні кроки до масової автомобілізації населення Європи. Цьому сприяли й економічні причини, які обумовили появу післявоєнних європейських «кабінеролерів». До того ж у зруйнованій промисловості не вистачало потужностей для виробництва повнорозмірних автомобілів, а в населення – коштів для їх придбання. А от у СРСР створення «недоавтомобіля» було спричинене тим, що до 1960-х років вважалося, ніби інваліди не зможуть керувати повноцінною машиною.

У СРСР 2,6 мільйона чоловік, котрі повернулися з війни інвалідами як на засіб пересування могли розраховувати лише на крісло-каталку, а більшість безногих узагалі задовольнялися саморобним дерев'яним візком на коліщатах. Багато хто просто не мав однієї руки або ноги. Усі ці люди потребували спеціальних моторизованих засобів пересування [28, с. 3; 29, с. 3].

Перша мотоколяска – КМЗ К-1В/К-1Г (1947-1951). У вересні 1945 р. у Києві було створено мотозавод (КМЗ). Туди за репараціями із заводу в Шенау під Хемніцом

(Німеччина) вивезли обладнання й документацію для виробництва легкого мотоцикла Wanderer 1sp (Мандрівник), виготовлення якого під назвою «К-1Б» з 1946 р. почали в УРСР. Вага одномісного К-1Б становила 60 кг. Мотоцикл оснащувався 98-кубовим трофейним моторчиком Sachs потужністю 2,3 к.с. Мотоцикл назвали «Киянин» [28, с. 3].

Першу радянську інвалідну мотоколяску було вирішено створювати саме на базі «Киянина», тому що КМЗ мав у своєму розпорядженні ресурси, необхідні для виробництва такого транспорту [28, с. 3; 15, с. 161].

У 1947 р. почалася адаптація органів керування мотоцикла до можливостей людей без однієї або обох ніг: змінили раму, встановивши два задніх колеса, між якими помістилося двомісне сидіння. Замість звичайного мотоциклетного керма встановили один довгий важіль. На кінці важеля розміщалися обертова моторучка газу. До двох передніх передач додалася задня (реверс). Максимальна швидкість була 15 км/год. Модифікація для інвалідів одержала індекс «К-1В» і випускалася в 1948-1949 роках. У 1949 р. мотоколяску модернізували. Потужність двигуна збільшилася до 3,3 к.с., а маса до 126 кг, її назвали КМЗ «К-1Г». Випуск тривав до 1951 р. Усе-таки ці моделі показали, що проектувати спецтранспорт для інвалідів потрібно з нуля, а не пристосовувати під нього вже наявні моделі [28, с. 3-4].



Мотоколяска КМЗ К-1В/К-1Г [28, с. 5].

До К-1В/К-1Г інваліди ставилися неоднозначно. З одного боку, уперше держава почала випуск спеціального моторизованого транспорту для інвалідів, з іншого ж – керувати триколісним «Киянином» з «коцюбою» замість керма й ручними «педалями» приводу було непросто навіть здоровій людині. Незручності, викликані відсутністю даху, вважалися другорядними. До того ж радянського аналога моторчика Sachs, змушеного працювати на межі можливого, вистачало лише на 6-7 тис. км. Інваліди часто з іронією називали мотоколяску «Дякувати Гітлеру» [28, с. 5].

Усього виготовили 14831 екземплярів обох модифікацій, а її собівартість становила 2900 крб. [15, с. 161]. Така кількість виготовлених «Киянинів» не могла навіть задовольнити окремо інвалідів Харківської області, яких станом на 1 січня 1949 р. було 24 427 (війни) та 22 436 (праці) трьох груп [38, Ф. Р-3858, Оп. 3, Спр. 932, арк. 5]. Хоча майже через рік, станом на 13 грудня 1949 р., із зазначеної кількості інвалідів, що перебували на черзі та ще не забезпечених мотоколясками, було лише 197 осіб [38, Ф. Р-3858, Оп. 3, Спр. 1334, арк. 52]. Така низька кількість черговиків була тому, що на мотоколяску до 1960-х років могли розраховувати лише безногі інваліди та й медкомісію проходили одиниці. Усього за період з 1948 р. по 24 січня 1953 р. на Харківщині було видано лише 336 мотоколясок [38, Ф. Р-3858, Оп. 5, Спр. 69, арк. 140-141].

Так, у 1951 р. навіть Управління МДБ у Харківській обл. просило Виконком Ради Депутатів Трудящих розпорядження для Відділу соцзабезу на отримання «Киянина» для свого ветерана П. Є. Стряпуніна, який втратив ногу при виконанні службових обов'язків у 1945 р. На це МДБ Харківської області отримало відповідь від обласного соцзабезу, що

П. Є. Стряпунін може розраховувати тільки на протез, а мотоколяску можуть отримати лише повністю безногі інваліди Вітчизняної війни та Радянської армії. Видача перших мотоколясок іншим категоріям інвалідів у 1948-1952 рр. проводилася лише як виняток і тільки з розпорядження Радміну УРСР [38, Ф. Р-3858, Оп. 3, Спр. 1777, арк. 5, 7; 38, Ф. Р-3858, Оп. 3, Спр. 2142, арк. 26].

Перше покоління серпухівських мотоколясок – СМЗ С-1Л (1952-1958). На початку 1950-х років замислилися над черговим, більш зручним, спеціальним транспортом для інвалідів – мотоколяскою. Їх вирішили випускати на Серпухівському мотоциклетному заводі (СМЗ) [28, с. 4; 37, с. 120; 35, с. 199; 15, с. 161]. У процесі створення звичайно турбувалися й про максимально низьку собівартість виробу. Хоча враховували також поганий досвід експлуатації «Киянина» і, за можливістю, уникали конструктивних недоліків останнього. Брало до уваги й уніфікацію з тим транспортом, що вже вироблявся. Від природної ідеї будувати машину «навколо інваліда» відмовилися [28, с. 5; 29, с. 3].

Знову використовувалася триколісна схема, яка дозволяла використовувати просте мотоциклетне рульове керування, а також заощаджувати на колесах (маленького розміру 4,50/9 дюймів). Цікаво, що обраний для мотоколяски чотирьохсильний двигун об'ємом 123 см³ від мотоцикла «Москва» М1А компенсував недолік триколісних транспортних засобів – схильність до перекидання, оскільки не давав розвинути достатню для цього швидкість. Уперше у вітчизняному автомобілебудуванні застосували незалежну пружинну підвіску всіх коліс [28, с. 5; 37, с. 74, 120; 35, с. 199].

Для кузова обрали таке компоновання: несуча основа – зварена просторова рама із труб. Після обшивання її сталевими листами виходив закритий об'єм для водія, пасажирів, двигуна й органів керування. Конструктори приділили увагу й ергономічності, і екстер'єру автомобільчика [28, с. 5; 12, с. 396, 398].

Двохдверний кузов зробили відкритим, зі складним тентом. За спинкою сидіння розміщувався двотактний одноциліндровий двигун, додатково збагачений примусовим обдувом, що рятувало від перегріву. Привід автомобільчика був на задні колеса.

Цікаво, що, незважаючи на специфічних користувачів, електростартер порахували за розкіш, мотор заводився ручним «кіком», на носі кузова була одна фара. Багажника не було. Двері – обшиті тентом металокаркаси. Вага мотоколяски – 275 кг, довжина – 2650 мм, ширина – 1388 мм, висота – 1330 мм. Розганялася до 30 км/ч. Витрата бензину А-66 – 4-4,5 л. на 100 км. Конструкція була проста й ремонтоздатна [28, с. 6; 29 с. 3; 35, с. 199; 12, с. 396, 398].



Мотоколяска СМЗ-С1Л [12, с. 398].

Другий спеціалізований транспортний засіб для інвалідів назвали С-1Л. «С» означала Серпухівський мотоциклетний завод, 1 – перший варіант із двигуном М1А, а остання буква «Л» – варіант кузова. СМЗ С-1Л стала першим поколінням серпухівських мотоколясок.

Наприкінці 1952 р. почалося серійне виробництво мотоколяски С-1Л. На виготовлення одного кузова шляхом ручного електрозварювання йшло 4-5 днів. Собівартість машини визначалася в 4250 крб. (при середній зарплатні в 500–700 крб.). До 1 травня 1953 р. завод все-таки виготовив 30 мотоколясок. Інваліди, які безкоштовно одержали від держави маленькі автомобілі через вісім років після закінчення війни, були дуже вдячні. Усе-таки незабаром стало зрозуміло, що й ця конструкція ще не досконала [28, с. 6; 29, с. 3; 12, с. 396; 15, с. 161].

Інвалідам доводилося не зважати на недостатню потужність двигуна, через яку мотоколяска не могла долати круті підйоми й брудні ділянки півців. Але водночас завдяки триколісній схемі радіус розвороту не перевищував 4 м. Також для мотоциклетного мотора 275 кг ваги коляски було багато – він часто ламався. Ненадійними були й інші елементи. С-1Л власники називали «моторизованим протезом» або «механічними ногами» [28, с. 6; 29, с. 3; 35, с. 199; 12, с. 396, 398; 15, с. 161-162].

К. С. Лях, дослідниця історії масової автомобілізації СРСР, у своїй статті дуже влучно наводила характерний уривок з листа ветерана війни — власника мотоколяски – як типовий приклад розпачу й наростаючого невдоволення інвалідів: «Гарілки в коліс покрилися іржею й замазані якимось мастилом, дверцята не відчиняються, не зачиняються, усе треба робити з гуркотом, із силою. Щоб перевести з однієї швидкості в іншу, потрібна сила. Нейтралку можна піймати тільки випадково – як пощастить. Ланцюг під час їзди багато разів спадав, а одягти його можна лише з великою силою, так влаштовано — неможливо дібратися. Потім зламався картер, одержав новий, потім вийшов з ладу стартер, одержав новий, порвалася клема, надіслали нову. Загалом наїздив кілометрів 300, фарба злізла смугами, тепер вона виглядає як зебра...» [15, с. 162]. Навіть у Харкові у 1950-ті роки нові мотоколяски С-1Л і С-3Л ще до видачі їх інвалідам зберігалися під відкритим небом на території гаражів Держпрому, що дуже погано впливало на їх стан збереження [38, Ф. Р-3858, Оп. 7, Спр. 38, арк. 8].

Модифікації. СМЗ С-3Л (1957-1958). Модель мала одноциліндровий двигун від ДЖ-49 (346 см³, 7,3 к.с.). Також з'явився електростартер від «Москвича-400», хоча залишили й кікстартер. КПП одержала 4-ту передачу. Моделі присвоїли індекс «С-3Л». Ряд проблем, притаманних С-1Л, у С-3Л було вирішено, однак з'явилися нові: мотор розганяв коляску до 40 км/год, а на такій швидкості триколісне шасі могло перекинутися [28, с. 15; 29 с. 3; 35, с. 199; 12, с. 396, 400].

СМЗ С-1Л-0 і С-1Л-0Л (1957-1958). Ці модифікації «інвалідки» мали відмінності тільки у механізмах керування. Базова С-1Л розраховувалася на водія з обома руками, але без ніг, і мала цілих 5 важелів керування. У це важко повірити, але модифікації С-1Л-0 і С-1Л-0Л були розраховані на керування всього лише однією рукою й без ніг. С-1Л-0 – правою, а С-1Л-0Л – лівою [28, с. 15; 12, с. 399].

Керування всіма механізмами коляски, які розташовувалися посередині кабіни, являло собою хиткий важіль, укріплений на вертикальному кермовому валу. Повертаючи важіль вправо або вліво, водій міняв напрямок руху. Переміщаючи важіль вгору-низ – перемикав передачі. Щоб загальмувати – тягнув «штурвал» на себе. Увінчували цей «джойстик» мотоциклетна ручка газу, важіль керування зчепленням, перемикачі лівого поворотника й світла фар і кнопка звукового сигналу [28, с. 15].

Таким чином, С-1Л, С-3Л та їх модифікації випускалися в 1952-1958 р. Усього побудували 19128 мотоколясок С-1Л и 17053 більше форсованих С-3Л. У зіставленні з кількістю інвалідів, що потребували спецтранспорту, ця цифра дуже незначна. Попри все, первісток серпухівчан проторував шлях більш досконалим конструкціям і ліг в основу масового виробництва «інвалідок» у СРСР. Далі інженерами СМЗ була проведена велика робота над помилками, у результаті чого в 1958 р. було запущене виробництво мотоколяски другого покоління – СМЗ С-3А [28, с. 15; 29, с. 3-4; 35, с. 199; 12, с. 398].

Друге покоління серпухівських мотоколясок – СМЗ С-3А (1958-1970). Головними недоліками С-1Л і С-3Л була трьохколісність, що позначалася на їхній стійкості й що зводило нанівець і без того їхню невисоку прохідність: три колії по бездоріжжю прокладати значно важче, ніж дві. «Чотирьохколісність» нової С-3А призвела до ряду змін. Потрібно було доводити підвіску, рульове керування, гальма й кузов [29, с. 4; 37, с. 120; 36, с. 25].

По суті С-3А являла собою своєрідну чотирьохколісну модифікацію С-3Л. На С-3А вперше у вітчизняному автомобілебудуванні на серійному автомобілі застосували рейкове рульове керування, що взяли з дослідного зразка інвалідки НАМІ-031 (Науковий автотранспортний інститут). Там само запозичили й незалежну пружинну підвіску задніх коліс і торсійну – передніх. Підвіска кріпилася до звареної просторової рами. За деякими даними, така рама виготовлялася із хромносилових труб (авіатехнологія), що робило собівартість С-3А вище собівартості «Москвича-407». Коливання гасилися фрикційними амортизаторами [29, с. 4-5; 37, с. 98, 120; 36, с. 25; 12, с. 397, 401; 33, с. 99].

Двигун і трансмісія від ІЖ-49 не змінювалися й також розташовувалися позаду. Передача крутного моменту від двигуна до задніх ведучих коліс через чотирьохступінчасту КПП здійснювалася ланцюгом (як на велосипеді) – конструкція пристосовницька, металоємна й займала багато місця. Залишилося й примусове повітряне охолодження двигуна за допомогою вентилятора. Електростартер від С-3Л був малопотужним. Власники С-3А частіше користувалися важелем кікстартера, який виходив у салон.

Чотирьохколісний кузов природно розширився попереду. Фар стало дві, і автомобільчик отримав наївне «вираження обличчя». Місць, як і раніше, передбачалося два. Рама обшивалася металевими панелями, а матерчатий верх складався [29, с. 5; 36, с. 25].

С-3А також вийшла з певними недоліками. Машина була важкою (споряджена маса 425 кг), що погано впливало на динаміку й витрату палива (4,5-5,0 л/100 км). Максимальна швидкість не перевищувала 60 км/год. Маленькі колеса (5,00/10 дюймів) не сприяли нормальній прохідності. Малий габарит машини (довжина – 2625 мм, ширина – 1316 мм, висота – 1380 мм) не компенсував цих недоліків [29, с. 5; 36, с. 25].

С-3А й наступна С-3Д були нібито своєрідними моторизованими кріслами для інвалідів. Однак на тлі дефіциту автомобілів користувачі стали висувати до них такі ж вимоги, як до звичайного транспортного засобу. Спроби задовольнити їх лише ускладнювали мотоколяски [36, с. 25].

Цікаво, що інформація про машини СМЗ не потрапляла не те що у відомі автомобільні журнали «За рулём», а навіть і в галузеві довідники НДІАТ (Науково-дослідний інститут автомобільного транспорту). Останнє пов'язане з тим, що машини, як і раніше, поймаються мотоколясками, тобто чимось середнім між автомобілем і мотоциклом. Описувати ж у всесоюзному виданні злиденну конструкцію для інвалідів війни, очевидно, було недоцільно [12, с. 397].



Мотоколяска СМЗ-С3А (Моргуновка) [12, с. 400].

СМЗ С-3А в кіно. Після виходу комедії «Операція «И» та інші пригоди Шурика» (1965 р.), де трійця відомих шахраїв роз'їжджала на «інвалідці», мотоколяска СМЗ С-3А одержала всенародну любов та прізвисько «Моргуновка» – за прізвиськом актора, що грав псевдоінваліда Бувалого [29, с. 6].

Зараз багато хто не зрозуміє гостросоціального гумору, закладеного в зовнішності здорованя «Бувалого» і його машинки зі згаданого фільму режисера Л. І. Гайдая. Гумор полягав у тому, що у вільному продажі інвалідки ніколи не з'являлися. І ще момент – співробітники ДАІ стежили за тим, щоб «соціальним» транспортом керували тільки власники-інваліди.

Ніяких родичів за кермом і доручень на мотоколяски бути не могло. Порушників суворо карали. Звідси й сценка, що стала класикою. Мотоколяска «Бувалого» перегородила дорогу вантажівці ГАЗ-51. Її обурений водій шукає інваліда, який керує мотоколяскою, і гадає, що за її кермом буде інвалід-опорник. Ну а власне комізм ситуації є в тому, що «інвалідом» виявляється здоровань «Бувалий» (актор Є. О. Моргунов 1927–1999 рр.) [29, с. 6].

Тоді це було смішно. Базові С-3А, як і попередні С-1Л/С-3Л і наступні С-3Д випускалися переважно в модифікації, створеній для керування тільки руками. Газ і зчеплення розташовувалися на кермі, важіль КПП був на звичному для автомобілістів місці, але швидкості перемикалися по-мотоциклетному – послідовно, вперед-назад. Таким чином, для того щоб вважатися інвалідом, який має право на мотоколяску, у «Бувалого» мало б не бути ніг, або ж однієї ноги і однієї руки [29, с. 7].



Кадр із кінофільму Л. І. Гайдая «Операція И та інші пригоди Шурика»

У власників мотоколясок усіх поколінь ніяких проблем з техоглядом не було (інвалідки під нього не потрапляли), а для керування цим транспортом у водійських посвідченнях треба було мати лише спеціальну позначку [29, с. 7].

Модифікації. Базова С-3А (1958-1962). С-3АБ (1958-1962)б – перша модернізація. З'являється рейкове рульове керування, а на дверях, замість брезентових боковин із целулоїдними прозорими вставками – повноцінні стекла в рамках. С-3Б (1959-1962 роки, за іншими даними – 1960-1961 роки) для інвалідів з однією ногою й однією рукою. Таких екземплярів зробили всього 7819. С-3АМ (1962-1970). Подальші поліпшення стають такими: з'являються гумові шарніри півосей, замість фрикційних амортизаторів – телескопічні гідравлічні й покращений глушник. Надалі випускалися без змін. Усього зроблено 203291 мотоколясок усіх перелічених модифікацій. З 1965 р. на заводі й у НАМІ почали роботу над серпухівською інвалідкою третього покоління – СМЗ С-3Д, яка видавалася більш перспективною [29, с. 5, 7, 15; 30, с. 4; 36, с. 25; 12, с. 397, 400, 402-403].

Незважаючи на значну кількість виготовлених С-3А, інвалідам Харківщини їх доводилося чекати не менше ніж по три роки, а потім ще й перебувати на черзі на гуму до них [38, Ф. Р-3858, Оп. 7, Спр. 801, арк. 11-12]. У 1963 р. на Харківщині стояло на черзі на С-3А 246 інвалідів Вітчизняної війни та на пільгове придбання – 123 інваліди праці та з дитинства, а отримало лише 204 особи проти 216 у 1962 р. [38, Ф. Р-3858, Оп. 10, Спр. 174, арк. 75].

Горьківський проект інвалідки (ГАЗ-18). Створення нової чотирьохколісної мотоколяски С-3А могло піти альтернативним шляхом. У 1955 р. напередодні 10-річчя Перемоги група ветеранів з Харкова написала колективного листа до ЦК КПРС про необхідність виробництва повноцінного чотирьохколісного автомобіля для інвалідів, унаслідок чого завдання на розробку такої машини передали на ГАЗ. Конструюванням зайнявся Н. Юшманов. Автомобілю привласнили індекс ГАЗ-18. У 1957 р. З'являється такий досліdnий зразок: закритий суцільнометалевий двомісний дводверний кузов, що стилістично нагадував «Победу». Двоциліндровий двигун потужністю 10 к.с. був «половинкою» мотора «Москвича-402». Але головним у розробці було застосування гідромеханічної автоматичної КПП, що дозволяло обходитися без педалі або важеля зчеплення і навіть позбавляло від ручних перемикачів, що було зручно для інвалідів. Спроба організувати на СМЗ виробництво передового за конструкцією ГАЗ-18 не мала успіху, завод був занадто погано оснащений [29, с. 4; 37, с. 98; 36, с. 25; 12, с. 397].

Третє покоління серпухівських інвалідок – СМЗ С-3Д (1970-1997). До середини 1960-х років С-3А вже явно застаріла: на зміну машинці з відкритим (тентовим) дахом час було прийти сучасному мікроавтомобілю. Держава нарешті вирішила не заощаджувати на інвалідах, і конструктори СМЗ почали розробку мотоколяски із закритим кузовом [30, с. 3].

Безпосереднє проектування С-3Д почали в 1967 р. У 1960-ті роки ІЖмаш модернізував двигун від мотоцикла ІЖ-56 (замінив двигун ІЖ-49), який тоді застосовувався на С-3А. Його потужність зросла з 8 до 12 к.с. Нове сімейство двигунів (і оснащених ними іжевських мотоциклів) назвали «Планета», а модернізовану версію «ІЖ-П2». Серпухівське КБ одержало від керівництва галузі згоду на проектування третього покоління мотоколясок, з урахуванням потужності нового двигуна.

Іжевський двигун звісно ж був двотактним (одноциліндровим) і зблокованим із селекторною КПП, що відразу ж визначило «архітектуру» трансмісії: задньомоторне компонування, ланцюговий привід головної передачі. Така ж схема застосовувалася й на попередніх моделях СМЗ [30, с. 4].



Мотоколяска СМЗ-С3Д [12, с. 403].

Кузов нової «інвалідки» планувався суцільнометалевим. Форми були утилітарно «накреслені» довкола двомісного салону й шасі із силовим агрегатом і вийшли досить прогресивними завдяки появі третього об'єму моторного відсіку й рубаних рис С-3Д. На тлі «Москвича-412» і ВАЗ-2101 авто виглядало цілком прогресивно. У двомісному салоні з'явився бензиновий обігрівач від «Запорозжя» [30, с. 4]. До плюсів нового кузова належить і поява попереду під капотом місця для багажу, й оснащення вітрового скла склоочисником із двома щітками й механічним омивачем [30, с. 4-5].

На відміну від задньої, передня підвіска й рульове керування істотно не змінилися. Позаду ж у її конструкції замість пружин (так, як і в передній підвісці) застосували торсіони з поздовжніми важелями. Через збільшену потужність двигуна підвищилися й вимоги до безпеки, тому колодкові гальма, якими оснащувалися всі колеса, отримали гідропривід. Електроустаткування стало 12-V. На машинку встановлювалася якісна оптика – підфарники-

поворотники від ЗАЗ-966 «вухастого» і задні габарити від УАЗ-452 «буханки». Ззаду, посередині моторної кришки, встановлювався мотоциклетний ліхтар, що поєднував функції стоп-сигналу й підсвічування номерного знака. Прилади були такі: спідометр, амперметр і рівень палива.

Єдиним значним удосконаленням С-3Д за 27 років виробництва стало оснащення нової інвалідки двигуном від мотоцикла ІЖ-Планета-3 після освоєння «ІЖмашем» цього мотоцикла. Також на початку 1980-х років, у зв'язку з уведенням більш жорстких ДЕСТів з безпеки, на інвалідки стали встановлювати модернізовану сигнальну оптику: попереду – підфарники з виділеними жовтогарячими поворотниками, позаду – ліхтарі, що склалися з габаритів, поворотів і стоп-сигналів [30, с. 5].

І от з 1 липня 1970 р. СМЗ почав серійне виробництво мотоколясок третього покоління – С-3Д. Здешевлена машинка традиційно мала багато недоліків. Споряджена маса виросла до 498 кг, а це вже багато для двигуна ІЖ-П2. З 15 листопада 1971 року С-3Д оснастили форсованою версією – ІЖ-П3, але і його 14 к.с. часто не вистачало для «інвалідки», що поважчала майже на 50 кг. Витрата палива порівняно із С-3А збільшилася на 2-3 літри, а максимальна швидкість зменшилася до 55 км/год [30, с. 5-6; 36, с. 25; 34, с. 11].

С-3Д мала такі недоліки: двигун дуже шумів, вихлопні гази потрапляли в салон, діафрагменний бензонасос, що вважався достоїнством конструкції, у морози відмовляв, оскільки конденсат, осідаючи всередині насоса, замерзав, і автомобільчик глухнув. Усе-таки С-3Д можна вважати завершеним, повноцінним мікроавтомобілем для інвалідів. Так із запізненням на 25 років держава виконала свій борг перед інвалідами, що повернулися з Великої Вітчизняної війни без однієї або обох ніг [30, с. 6].

У 1970-ті роки СМЗ нарощував темпи виробництва й збільшував обсяги випуску мотоколясок у нечуваних для себе кількостях – 10-12 тис. на рік, а в 1976-1977 р. виробництво досягло 22 тис. автомобілів на рік. У 1979 р. керівництво країни схвалило створення принципово нового передньопривідного легкового автомобіля особливо малого класу – «Оки», який СМЗ почав розробляти разом з АвтоВАЗом [30, с. 6; 34, с. 11].

Виробництво С-3Д тривало аж до осені 1997 р., де-юре його припинили ще в 1987 р., коли підприємство вже було в складі акціонерного товариства АвтоВАЗ. Зі здобуттям Україною незалежності в 1990-ті роки система безкоштовного забезпечення автомобілями інвалідів перейшла на видачу або пільговий продаж спецмоделей «Запорожців», а попиту на С-3Д, які намагалися продавати на вільному ринку в Росії й в Україні, майже не було.

Більше пострадянський автопром до виробництва спеціалізованих автомобілів винятково для інвалідів не повертався, проводилася лише адаптація звичайного мікро («Ока» для російських інвалідів) або малолітражного («Запорожець»/«Таврія» для українських інвалідів) транспорту для керування з відсутніми кінцівками. З цього приводу відомий автоісторик Л. М. Шугуров вважав, що напрямок розвитку, який представляли мотоколяски С-3Д, С-3А та С-3Д, показав себе як безперспективний [36, с. 25; 30, с. 15; 12, с. 397].



СМЗ-С3Д на будівельному майданчику. Вовчанський агрохімкомплекс, адміністративно-побутовий корпус. 1983 р. [39, Оф-28815, Вст. 53947].

За період виробництва С-3Д всього було випущено 223051 екземпляр серпухівських мотоколясок третього покоління. У 1971-1987 рр. невеликими партіями вироблялася модифікація С-3Е, обладнана для керування однією рукою й однією ногою (7717 екземплярів). Після припинення виробництва С-3Д історія мотоколясок у СРСР, Росії, Україні закінчилася [30, с. 15; 12, с. 403-404].

Автомобіль «Ока» (1988-2008). У 1990-ті роки СеАЗ повністю перейшов до збирання ВАЗівської «Оки». СеАЗ-1111 був аналогом автомобілів ВАЗ-1111 і КамАЗ-1111. Серпухівські «Оки» відрізнялися від ВАЗівських і КамАЗівських наявністю модифікацій з ручним керуванням. СеАЗ 1111-01 «Ока» – для керування без обох ніг; 1111-02 – для керування двома руками й однією ногою; 1111-03 — для керування однією рукою й однією ногою [12, с. 405]. З 1997 р. у Серпухові почалося виробництво СеАЗ-11113-01,02 і 03 – «Ока». Це аналогічні версії моделі 1111 з потужнішим двигуном (33 к.с. проти 29-ти к.с. у попередньої версії) побудовані на базі ВАЗ-1113 «Ока». Російські інваліди, які отримали «Оку», називали її «капсулою смерті» за маленький розмір і дуже низьку жорсткість кузова [12, с. 406].

ЗАЗ-965/965А «Запорожець» (1960-1969). Наприкінці 1950-х років в автопресі й колах фахівців обговорювала-ся вже третя спроба радянського уряду (1-ша – КІМ-10-50; 2-га – «Москвич-400/420») створити малолітражний недорогий, доступний автомобіль, котрий також міг би стати масовою повноцінною машиною для інвалідів [12, с. 199].



ЗАЗ-965/965А «Запорожець». Задній план. Проспект Леніна (Науки), Харків, 1967 р. [39, Оф-13690, Вст. 10567].

28 листопада 1958 р. на Радміні СРСР прийняли доленосну для українського автопрому постанову №1293 «Про організацію виробництва мікролітражних автомобілів», у результаті чого було вирішено спеціалізувати для виробництва мікролітражок відносно непогано оснащений Запорізький комбайновий завод «Комунар». Розміщений неподалік Мелітопольський дизельний завод реорганізували в моторний (МеМЗ) [12, с. 199; 36, с. 26; 37, с. 97, 116; 15, с. 156, 159; 13, с. 4; 1, с. 32-33].

Проектуванням машини зайнялися ще восени 1956 р. на МЗМА (Московський завод малолітражних автомобілів). Тогочасний міністр автопрому М. І. Строкін гадав, що кращий прототип для неї – нещодавно запущений у виробництво FIAT-600.

Машині дали проекту назву «Москвич-444». Перший дослідний зразок зібрали в жовтні 1957 р. У його зовнішньому вигляді й конструкції вузлів усе ж таки відчувався вплив FIAT-600, але були вже й серйозні відмінності [36, с. 26; 37, с. 99; 12, с. 199, 202; 33, с. 100; 15, с. 156; 13, с. 4; 1, с. 32].

Для маленької машини велике значення має діаметр коліс. З огляду на дороги СРСР конструктори збільшили розмір шин з 12 до 13 дюймів, такий популярний зараз розмір шин тоді у вітчизняному автопромі застосовувався вперше. Це призвело до змін в кінематиці підвіски й змінило зовнішній вигляд автомобіля. Цікаво, що вже на цій стадії в машини були

взаємозамінні лобове й заднє скло – корисна особливість для масової моделі, якою повинен був стати «Москвич-444». Але найбільш дивовижним було те, що в машині використовувалася медична гума грілка (ДЕСТ 3303-46 як ємкість для рідини омивача лобового скла [36, с. 26-27; 37, с. 116; 1, с. 33-34; 13, с. 4].

У 1957 р. була розроблена нова незалежна передня підвіска на поздовжніх балансирних важелях і пластинчастих торсіонах (як у Volkswagen Beetle) і знамениті бічні повітрозбірники у вигляді витягнутих ґраток.

У 1959 р. КБ МЗМА за допомогою прибулої бригади інженерів із ЗАЗа зайнялися розробкою креслень на нову машину вже для підготовки до виробництва. У квітні 1959 р. вся техдокументація на модель ЗАЗ «965» (у тому ж році моделі надали цей індекс) надійшла до Запоріжжя.

У липні 1959 р. НАМІ виготовив два перших чотирициліндрових двигуни ЗАЗ-965Г (об'ємом 752 см³) і ЗАЗ-965В (об'ємом 746 см³). У першого циліндри розміщувалися горизонтально опозитно – в основі був агрегат Volkswagen Beetle, а в другому — V-подібно – концептуально близький до мотора V-8 від чехословацької Tatra. За потужністю обидва двигуни були рівноцінні, але «965В» мав багато переваг у порівнянні з моделлю «965Г». Двигун «965В» був більш сучасним за своєю конструкцією, і саме його прийняли для серійного виробництва. Також при відливці картерів цих двигунів і КПП для них уперше у вітчизняному автомобілебудуванні застосували магнієвий сплав (електрон) [36, с. 28; 37, с. 99, 116; 12, с. 199, 202; 33, с. 101].

Головною ж причиною вибору конструкції типу «Tatra» було те, що копіювання «німця» могло, при експорті ЗАЗ-965, стати приводом для міжнародного скандалу. На стадії доведення автомобіля громадськості показували прототипи, а німецька преса вже називала нову радянську машину «Фолькс Фіатович» [12, с. 199].

Перший передсерійний зразок автомобіля в Запоріжжі зібрали 18 червня 1959 р. [12, с. 199]. Нову машину за радянською традицією 18 липня 1960 р. пригнали в Кремль для показу. Водій-випробувач «Комунара» А. В. Скиданенко провіз першого секретаря ЦК КПРС М. С. Хрущова вздовж будинку Радміну СРСР, розвернувшись на Іванівській площі, поїхав назад. Тоді голова Радміну СРСР першим назвав запорожець «горбатим» і сказав, що автомобільчик буде гарним подарунком для трудящих і необхідно лише одне: щоб він був доступний за ціною. Для ЗАЗ-965 її затвердили в розмірі 18 тис. дореформених або 1800 пореформених карбованців [36, с. 28; 27, с. 151; 15, с. 147; 13, с. 4; 1, с. 34].

Потім по території Кремля на «Запорожці» проїхав і Голова Президії Верховної Ради СРСР Л. І. Брежнєв. Новий автомобільчик йому дуже сподобався. Пізніше, уже будучи генсеком, Л. І. Брежнєв звертав мало уваги на завод. А ЗАЗ суттєво потребував подальшої реконструкції й розширення виробничих потужностей, без яких «Запорожець» не міг стати істинно народним автомобілем [36, с. 29].

Спочатку кількість вироблених автомобілів була незначною. Першу партію в 500 машин завод зібрав 22 листопада 1960 р. і до кінця року випустив близько півтори тисячі «Запорожців». Цікаво, що на машинах перших років виготовлення стояла табличка «Запорожець» — українською мовою [36, с. 28; 37, с. 102, 116; 12, с. 199, 202; 8, с. 15; 15, с. 156; 13, с. 4; 1, с. 32].

З початку виробництва ЗАЗ-965 «Комунар» відразу ж почав розробку перспективної моделі ЗАЗ-966 уже власної конструкції. Базова ж модель вироблялася в 1960-1963 р. Одночасно в листопаді 1962 р. була проведена модернізація й запущена у виробництво нова модель – ЗАЗ-965А. Модифікація мала потужніший (з 23 до 27 к.с. при 4000 об/хв) двигун. Це досяглося завдяки збільшенню з 746 до 887 см³ робочого об'єму [36, с. 28-29; 8, с. 15].

Споряджена маса моделей ЗАЗ-965/965А – 640-650 кг. Максимальна швидкість зросла з 80 до 90 км/год, а витрата палива становила 5,5 л/100 км. Габарити автомобіля: довжина – 3330 мм, ширина – 1395 мм, висота – 1380 мм. [36, с. 29; 40, Ф. Р-190, Оп. 1, Група 2, Комплекс 2-258, арк. 2].

ЗАЗ-965/965А зарекомендували себе як дуже міцні й невибагливі машини. Гладке днище й гарне завантаження ведучих коліс (60% від повної маси) забезпечили їм непогану прохідність. Однак малий об'єм багажника, погана динаміка розгону, високий рівень шуму двигуна, двері із задніми петлями, тісний салон викликали певні дорікання споживачів [36, с. 29].

«Запорожець» став першим відносно комфортабельним, зручним автомобілем, що також призначався й для інвалідів. Для них завжди в модельній лінійці ЗАЗа були наявні по 3-4 спеціальних модифікації. А з часом в річному обсязі виробництва «запорожців» модифікації з ручним керуванням становили в середньому близько 25% [6, с. 15; 12, с. 200; 37, с. 116; 34, с. 11]. За 1967-1977 р. тільки на території РРФСР було видано 120 тис. ЗАЗів [14, с. 90]. Але все-таки виробництво інвалідних модифікацій було складним і затратним, що дуже обтяжувало ЗАЗ, керівництво котрого намагалося саботувати розробку нових спецмодифікацій (особливо складної версії ЗАЗ-965АР для керування однією рукою й ногою), а також збільшення їхнього випуску [15, с. 163].

17 лютого 1964 р. навіть виходить постанова Ради Міністрів УРСР №169, за якою на «Комунарі» вже мали розпочати випуск з 1965 р., автомобілів ЗАЗ-965АР, призначених для інвалідів, які мають лише одну руку і одну ногу. Але ЗАЗ почне випуск цих модифікацій лише з 1966 р. [19, с. 53].

Спеціалізовані запорожці позначалися спеціальними знаками-наліпками на вітровому й задньому склі: спочатку просто обмежувальними – «60», це максимальна дозволена швидкість їзди для інваліда, потім червоним трикутником з жовтим тлом і чорною буквою «Р», а пізніше чорним трикутником на круглому жовтому тлі. Усі ці знаки означали, що автомобіль на ручному керуванні. Зараз використовують наліпку жовтий квадрат із чорним схематичним зображенням інваліда-колясника, але тепер вона означає, що за кермом машини просто інвалід. Можливо, він і не колясник і машина не державна, а особиста [6, с. 15].

На базі «горбатих» ЗАЗів випускалися такі інвалідні модифікації: ЗАЗ-965Б (1960-1963) і пізніше ЗАЗ-965АБ (1963-1969) – для керування тільки руками й ЗАЗ-965АР (1966-1969) з порошковою електромагнітною муфтою зчеплення (вперше застосовувалася на вітчизняних автомобілях), для інвалідів, котрі мали одну здорову руку й одну ногу [8, с. 15; 12, с. 202, 204].

Уже 1962 року в Харківській області видали 80 ЗАЗ-965Б. У наступному 1963 р. більше – 100 машин [38, Ф. Р-3858, Оп. 10, Спр. 174, арк. 75]. Звісно, такої кількості машин було замало, оскільки станом на 1966 р. у Харківській області було 24426 інвалідів війни [38, Ф. Р-3858, Оп. 12, Спр. 269, арк. 109].

У 1965 р. з конвеєра зійшло 40 тис. ЗАЗ-965А. На 1970 р. планувалося збільшити виробництво до 150 тис. на рік, але ЗАЗ тільки в 1973 р. зміг виготовляти 100 тис. машин за рік. Машини «Запорожець» були найдоступнішим у СРСР і для багатьох родин першим



ЗАЗ-965/965А «Запорожець». Передній план. Проспект Леніна (Науки), Харків, 1960-ті роки [39, Оф-23522, Вст. 31483].

власним транспортом. Жоден радянський автомобіль не мав такої кількості прізвиськ, як ЗАЗ-965 – «Запор», «Горбатий», «Фафік», «Жужик».

Запорожці невеликими партіями йшли й на експорт у соцкраїни й до Фінляндії. Експортна назва – «Ялта» (Jalta). ЗАЗ-965А виготовляли до травня 1969 р. Усього зібрали 322100 екземплярів «Запорожців» першого покоління [36, с. 29; 12, с. 199, 203; 8, с. 15; 13, с. 4; 1, с. 32, 34].

ЗАЗ-966 «Запорожець» (1966-1972) [9, с. 15]. АвтоЗАЗ, тільки налагодивши випуск 965-го, у жовтні 1961 р. продемонстрував на ВДНГ нову перспективну модель власної розробки ЗАЗ-966, а в 1966 р. «Комунар» уже почав випуск моделі ЗАЗ-966В з двигуном від «горбатого» (887 см³, 27 к.с.). Пізніше, у 1971 році, перейшов на модель «966» з новим мотором об'ємом 1198 см³ 40 к.с. [36, с. 29; 37, с. 102; 12, с. 205].

Габарити автомобіля були такими: довжина – 3730 мм, ширина – 1535 мм, висота – 1370 мм. Споряджена маса – 740 кг. Максимальна швидкість – 100 км/год. Витрата палива – 5,9 л/100 км [36, с. 29].



ЗАЗ-966В «Запорожець» [12, с. 205].

30-сильний двигун був слабким. Навіть модернізований 40-сильний мотор у 1970-х конструктивно й за характеристиками був застарілим. Але АвтоЗАЗ і «прикріплений» до нього МеМЗ у жорстких умовах планової економіки підкорялися міністерству й були позбавлені засобів для розробки й доведення нових моделей до серійного виробництва. Випуск ЗАЗ-966 припинили в грудні 1972 р., «інвалідних» модифікацій – у січні 1973 р. [12, с. 200; 9, с. 15].

На базі ЗАЗ-966І були такі інвалідні модифікації: ЗАЗ-966ВР для керування однією рукою й ногою; ЗАЗ-966ВБ для керування тільки руками; ЗАЗ-966ВБ2 для керування двома руками й однією ногою. Модифікації ЗАЗ-966ВБ і 966ВБ2 мали електромагнітну муфту зчеплення, робота якого контролювалася амперметром, встановленим на панелі приладів [9, с. 15; 12, с. 206].

ЗАЗ 968/968А «Запорожець» (1971-1980). Модель прийшла на зміну «966-й» серії. Випуск «968-ої» моделі припав на 1971-1978 рр., а поліпшену модифікацію «968А» випускали в 1973-1980 рр. У січні 1976 р. завод виготовив мільйонний автомобіль, ним став ЗАЗ-968А білого кольору. На базі «968-ої» серії вироблялися такі модифікації для інвалідів: ЗАЗ-968Б2 (1973-1979) і відповідно поліпшений ЗАЗ-968АБ2 (1974-1979). Ці модифікації призначалися для водіїв з ушкодженням однієї правої ноги. Машини мали ручний привід дросельної заслінки карбюратора замість педалі газу й ручний привід гідравлічних гальм. ЗАЗ-968Р (1973-1980) – дуже складна в керуванні модифікація для водіїв з однією здоровою рукою й ногою. Двигун на ній встановлювався малосилий (27 к.с.). На машині також було електромагнітне зчеплення й КПП від 40-сильного мотора, але без четвертої передачі. З міркувань безпеки швидкість машини обмежувалася 60 км/год. ЗАЗ-968Б (1973-1980) і ЗАЗ-968АБ (1975-1980) – це версії для людей з ушкодженими ногами. Зчеплення, газ і гальма

винесені на панель приладів. ЗАЗ-968АБ4 (1974-1980) – версія для інвалідів з ушкодженнями однієї лівої ноги. Машина мала ручний гідравлічний привід вмикання зчеплення [6, с. 15; 12, с. 200, 208-209].



ЗАЗ-968А «Запорожець» [12, с. 209].

У 1975 р. до 30-річчя перемоги у Великій Вітчизняній війні соцзабези країни зобов'язали повністю забезпечити 968-ми інвалідними модифікаціями інвалідів Вітчизняної війни, котрі перебували на черзі. Для цього органам соцзабезпечення виділялося 31,3 тис. (при середньому річному обсязі виробництва в 100 тис. машин) «Запорожців» з ручним керуванням для безкоштовної видачі інвалідам [25, с. 204]. Того року на Харківщині видали 403 «Запорожці» на ручному керуванні [38, Ф. Р-3858, Оп. 13, Спр. 1127, арк. 76].

ЗАЗ-968М «Запорожець» (кінець 1979 – 1 липня 1994). Автомобіль мав значно поліпшений салон та інші повітрязбірники по бортах у вигляді ґраток, за що й одержав у народі прізвисько «мільниця». Саме «968М» у жовтні 1982 р. став двохмільйонним автомобілем, побудованим на ЗАЗі, а тримільйонний зібрали в червні 1989 р.



ЗАЗ-968МГ/МД. Автомобіль виданий органами соцзабезпечення Харківської обл. відомому археологу, доктору іст. наук, професору Б. А. Шрамку. На фото Більське городище, Полтавська обл. 1988 р. [Фото із особистого архіву І. Б. Шрамко].

Інвалідні модифікації на базі цієї версії були такі: ЗАЗ-968МГ/МД – для керування без правої або лівої ноги. Машина на відміну від всіх інших версій оснащувалася слабким 28-сильним двигуном. ЗАЗ-968МБ – для керування без ніг. ЗАЗ-968МР – для керування однією рукою й однією ногою. Оснащувалася електровакуумним приводом зчепленн. Усього за період з 1960 по 1994 роки було випущено 3422444 класичних задньопривідних «Запорожців» усіх моделей і модифікацій [7, с. 15; 12, с. 200, 210; 27, с. 152; 15, с. 156].



ЗАЗ-968М «Запорожець» [12, с. 210].

ЗАЗ-1102 «Таврія» (1987-2007). На ЗАЗі відразу ж планувалося ціле передньопривідне сімейство, у яке крім базового трьохдверного хетчбека (1102) увійшла б його п'ятидверна ліфтбекверсія (1103 «Славута», 1999-2011) та інші модифікації. Створення дослідних зразків майже всіх модифікацій почалося ще в 1970-ті, але серійне виробництво багатьох версій опанували вже в час незалежної України – у 1990-ті роки [10, с. 15; 12, с. 215; 34, с. 11, 163].



ЗАЗ-110307 «Славута» навпроти ХІМ ім. М. Ф. Сумцова. Автомобіль виданий органами соцзабезпечення Полтавської обл. інваліду війни М. Ф. Устименку. Знімок зроблено 29 вересня 2016 р. [Фото із особистого архіву О. М. Устименка].

«Таврія» була досить вдалою машиною – компактною, але при цьому місткою, добре керованою і головне економічною. Але якість машин з початку виробництва була низькою. Також наприкінці 1980-х АвтоЗАЗ страждав через фінансові труднощі, що ще більше погіршувало ситуацію з комплектуючими й складанням. В умовах розвалу СРСР і стрімкого зростання цін на запчастини й паливо ЗАЗ-1102 користувався попитом. Але водночас «Таврії» одержували репутацію дуже ненадійних, так би мовити тендітних автомобілів [12, с. 201].

АвтоЗАЗ на базі «Таврій» і «Славут» також робив машини з різними видами ручного керування: ЗАЗ-11027/11037 – для керування руками й однією ногою. ЗАЗ-11028/11038 – для керування без ніг. ЗАЗ-11029/11039 – для керування однією рукою й однією ногою [10, с. 15; 12, с. 215].

Процедура одержання й умови експлуатації інвалідами мотоколясок і автомобілів з ручним керуванням (1960-ті – 1980-ті роки). Зазвичай автомобіль для інваліда був не розкішною, а єдиною можливістю пересування на більш-менш значні відстані, засобом участі в трудовій діяльності.

Спеціальні автомобілі видавалися органами соцзабезпечення й Радянським комітетом ветеранів війни (створений в 1956 р.) і розподілялися безкоштовно або зі значними знижками інвалідам, у яких не було ніг або ті не працювали. Користування було безкоштовне, але транспорт, що був виданий безкоштовно, не переходив у їхню власність. Тому такі машини не могли бути подаровані, продані або передані в користування іншим особам [2, с. 29-30; 21, с. 317].

Право інвалідів на одержання мотоколяски або «Запорожця» з ручним керуванням визначалося переліком медичних показань або протипоказань, затверджених Міністерством охорони здоров'я СРСР. У переліку чітко вказувалися анатомічні дефекти й захворювання, наявність кожного з яких була підставою для одержання автомобіля. А от перелік для одержання мотоколяски містив набагато більшу кількість анатомічних дефектів і захворювань, що давали право на її одержання [2, с. 30-31; 18, с. 9].

Право інваліда на одержання автомобіля або мотоколяски залежало безпосередньо від його захворювань або дефектів, що ускладнювали стояння й ходьбу. Дефекти називалися медичними показаннями, а відсутність супутніх захворювань або анатомічних дефектів, що заважали керуванню спецтранспортом, – медичними протипоказаннями. Наприклад, якщо в інваліда була повністю ампутована нога, це було медичним показанням до одержання автомобіля з ручним керуванням, але якщо при цьому був трохи поганий зір, що заважало керуванню автомобілем, – протипоказання, тож відповідно такому інвалідові автомобіль не видавався. Якщо ж захворювання очей не було протипоказанням до керування мотоколяскою (її середня швидкість набагато менша), то саме вона видавалася інвалідові. Огляди проводили міські ЛТЕК (лікарсько-трудова експертна комісія) за місцем проживання, а кінцеве рішення про видачу або відмову приймали обласні ЛТЕК [2, с. 30, 32; 18, с. 9-10].

Після встановлення в інваліда медичних показань на користування прийнятним транспортом, інвалідові видавалися витяг з акту огляду й довідка ЛТЕК на користування автомобілем або мотоколяскою. На підставі цих витягів соцзабези за місцем проживання інваліда ставили його на відповідну автомобільну чергу [2, с. 32; 18, с. 10].

Ще на початку 1960-х років, уже навіть після запуску ЗАЗ-965 у виробництво, одержати довідку ЛТЕК на видачу саме автомобіля, а не мотоколяски було практично неможливо, в інвалідів постійно знаходили якісь протипоказання до водіння повноцінного автомобіля. Лише в 1970-ті роки, коли ЗАЗ вийшов на проектну потужність з випуску автомобілів, кількість інвалідів, що отримали від ЛТЕКів дозвіл на одержання автомобілів, розширилася.

Так, починаючи з 1964 р., інвалідам Вітчизняної війни та іншим інвалідам з числа військовослужбовців, на кожні 10 років почали безкоштовно видавати, але без права продажу й передачі, мікролітражний автомобіль «Запорожець» з ручним керуванням. У тому ж році завод «Комунар» мав виготовити для інвалідів союзних республік вже 6 тисяч інвалідних версій автомобілів «Запорожець» [19, с. 52-53; 11, с. 173].

З наступного 1965 р. і всі інші пільги для інвалідів Вітчизняної війни поширилися й на інвалідів, що отримали каліцтва під час проходження військової служби в лавах Радянської Армії. Також поширили їх і на партизанів, робітників та службовців часів Вітчизняної війни, котрі отримали каліцтва, пов'язані з перебуванням раніше на фронті, а також на інвалідів, котрі служили в органах МВС і КДБ СРСР і також отримали каліцтва під час виконання службових обов'язків. Таким особам видавали спеціальне «Посвідчення інваліда про право на пільги», що також надавало право на одержання всіх вищезгаданих привілеїв. Таким чином кількість інвалідів, які могли претендувати на одержання «Запорожців» або мотоколясок, значно розширилася [25, с. 205; 21, с. 322-323; 20, с. 244-245; 24, с. 45-47; 18, с. 11].

У 1971 р. в УРСР у користуванні інвалідів уже перебувало 34550 автомобілів з ручним керуванням і 25890 мотоциколясок, у тому числі в інвалідів Вітчизняної війни – 29830 автомобілів і 19670 мотоциколясок, одержаних ними безкоштовно. Станом на вказаний рік 56% всіх інвалідів з непрацюючими нижніми кінцівками користувалися автомобілями або мотоциколясками, а інвалідів війни було забезпечено засобами пересування приблизно на 80%. Для прикладу, у 1972 р. в УРСР інвалідам безкоштовно надано 4525 «Запорожців» і 2360 мотоциколясок [11, с. 173]. Для тих, хто не мав права на безкоштовне отримання автомобілів, виділили для продажу за роздрібними цінами 11430 автомобілів різних марок. Крім того, інвалідам праці на пільгових умовах продали 540 мотоциколясок [11, с. 174].

У 1975 р. до 30-річчя перемоги у Великій Вітчизняній війні контингент інвалідів, що мають право на одержання автомобілів з ручним керуванням, був значно розширений. Так, усім хто мав медичні показання на одержання мотоциколясок, замість них дозволили купувати «Запорожці» з ручним керуванням (за відсутності в цих інвалідів протипоказань до водіння автомобіля). Відповідно на вказані цілі з цього ж року стали виділяти «Запорожці». Вони продавалися інвалідам війни не за повну ціну, а із заліком вартості мотоциколяски. От тільки не зрозуміло, чи був такий автомобіль, придбаний за часткову вартість, відчужуваним, чи ні [2, с. 31; 25, с. 204; 14, с. 90-91]. Того року на Харківщині інвалідам війни таким способом було продано 85 «Запорожців» з ручним керуванням [38, Ф. Р-3858, Оп. 13, Спр. 1127, арк. 76].

Якщо все-таки протипоказання були, то й тут законодавство робило винятки, встановивши деякі додаткові пільги для окремих категорій інвалідів війни. Так, ще в 1970 р. Радмінам республік, виконкомам крайових і обласних Рад народних депутатів надавалося право в особливих випадках безкоштовно, без права продажу, видавати «Запорожці» інвалідам війни І-ої групи загальних захворювань і, звісно ж, не здатних керувати навіть спеціальним автомобілем, якщо керування машини в потребах інваліда міг здійснювати член сім'ї, що постійно проживав з ним. У такому разі видавали звичайний «Запорожець». Така ж пільга із грудня 1979 р. надавалася інвалідам війни II-ої групи. До числа рідних належали один з подружжя, діти, брати, сестри, онуки, що проживали з інвалідом [2, с. 31; 21, с. 318; 11, с. 175-176; 18, с. 10, 12].

Також соцзабезам республік дозволялося видавати безкоштовно, без права продажу, звичайні «Запорожці» інвалідам війни І-ої групи по зору, Героям Радянського Союзу й кавалерам орденів Слави трьох ступенів. З 1990 р. на 7-річний строк машини стали видавати ще й безруким інвалідам війни. У цих випадках машина видавалася незалежно від наявності в інвалідів медичних показань на одержання спецтранспорту й незалежно від того, хто буде керувати автомобілем для обслуговування: член родини чи навіть стороння особа, що не проживає з інвалідом [2, с. 32; 22, с. 600; 21, с. 318].

Інваліди війни, що мали власні автомобілі, мотоциколяски, мотоцикли, моторолери й велоколяски, звільнялися від орендної плати за приміщення, використовувані ними під гаражі, а також від участі в загальних витратах з експлуатації й у поточному ремонті гаражів.

Для створення інвалідам сприятливих умов експлуатації транспортних засобів міськвиконкоми обласних центрів у 1980-ті роки ставили за обов'язок райвиконкомам райрад виділяти інвалідам неподалік від їхнього житла ділянки під будівництво гаражів для зберігання належних їм транспортних засобів. Окремо передбачалося, що при формуванні кооперативів з будівництва гаражів у першу чергу задовольнятимуться заявки інвалідів [2, с. 35; 21, с. 320]. Так, у 1982-1983 рр. харківським інвалідам війни було встановлено 43 гаражі поблизу місця їх проживання [38, Ф. Р-3858, Оп. 14, Спр. 1372, арк. 50].

Також за чинним законодавством з 1971 р. інваліди війни, що за рішенням медкомісії не одержали безкоштовний транспорт, могли купити (інколи із заліком вартості належного безкоштовно ЗАЗа або мотоциколяски) легкові авто зі звичайним керуванням (за необхідності переробивши на ручне) за готівку (за роздрібними цінами) – через мережу магазинів «Спорттовари» за особливою чергою, встановленою республіканськими міністерствами

соцзабезпечення [2, с. 36; 22, с. 600; 21, с. 318]. Так, у 1972 р. Харківський облвиконком дозволив продати автомобіль ГАЗ-24 «Волга» інваліду Вітчизняної війни І-ої групи Загородній Серафимі Григорівні [38, Ф. Р-3858, Оп. 13, Спр. 481, арк. 34]. У 1973 р. вже 9 автомобілів ВАЗ-2101 було продано інвалідам Харківської області за повну вартість [38, Ф. Р-3858, Оп. 13, Спр. 669, арк. 52]. Згодом у 1970-1980-ті роки дозволи на купівлю «Жигулів» та «Москвичів» за спецчергою стали отримувати все більше і більше інвалідів Харківщини [38, Ф. Р-3858, Оп. 14, Спр. 150, арк. 62; 38, Ф. Р-3858, Оп. 14, Спр. 368, арк. 176; 38, Ф. Р-3858, Оп. 14, Спр. 628, арк. 118-128, 129-135; [38, Ф. Р-3858, Оп. 14, Спр. 1372, арк. 50].

І тільки в 1983 р. республіканським Радмінам надали повноваження дозволяти продаж за пільговими (найчастіше 50%-ми) цінами «Запорожців» (звичайних та з ручним керуванням) і мотоколясок (за пільгові фіксовані 402 крб.) інвалідам із числа робітників, службовців, колгоспників та інвалідам дитинства, за наявності в них відповідних медпоказань. Якою буде знижка, а інколи навіть безкоштовна видача, також вирішували республіканські Радміни, враховуючи матеріальне становище інваліда та його родини [23, с. 190].

Хоча вищезгаданим категоріям інвалідів ще з 1960-х років автомобілі, як великі винятки, інколи також могли видаватися за 50% вартості та мотоколяски за ті ж пільгові 402 крб. за рахунок місцевих бюджетів, але до 1983 р. найчастіше видавали за повну ціну за спецчергою [31, с. 108; 11, с. 173, 176, 178]. Так, у 1966 р. Харківський облвиконком дозволив профінансувати із коштів місцевого бюджету 402 крб. за мотоколяску С-3А для мешканця смт. Сахновщина Донченка І. О., у якого після контузії та перенесених хвороб відмовили ноги, але інвалідом Вітчизняної війни він не був [38, Ф. Р-3858, Оп. 12, Спр. 269, арк. 127-128; 38, Ф. Р-3858, Оп. 12, Спр. 674, арк. 9, 12].

Таким чином, і звичайні інваліди, які не мали ніякого відношення до військової служби, все ж таки мали примарну можливість придбати собі спеціальний транспортний засіб, але, як правило, не безкоштовно, а за повну ціну, рідше за пільгову вартість. «Запорожець» у 1980-ті роки коштував 3500 крб., при зарплаті колгоспника в 30 крб., а службовця в 85 крб. 1750 крб. зібрати було практично нереально. З придбанням мотоколяски ситуація була значно краща. Якщо інвалід отримував дозвіл на купівлю мотоколяски за пільговою ціною в 402 крб., то зібрати таку суму було цілком реально, на відміну від її повної вартості, що становила близько 2000 крб. [15, с. 163-164].

Навчання інвалідів війни керуванню мотоколясками й автомобілями з ручним керуванням (вивчення матеріальної частини автотранспорту, ПДР і заняття з практичної їзди) здійснювалося за рахунок держави на курсових базах соцзабезів. Але найчастіше інвалід уже мав посвідчення водія, отримане ще до каліцтва, і йому досить було одержати навички водіння автомобіля з ручним керуванням й вивчити специфічну матчастину мотоколяски [2, с. 33].

Так, уже в 1950-ті роки в містах почали проводити практичні заняття з водіння СМЗ-С1Л. Для проведення курсів на базах соцзабезів обласні автошколи виділяли інвентар і викладачів, які проводили заняття по 110-годинній програмі. Групи з 25 чол. закінчували курси і складали іспити на спеціальні права водія для водіння мотоколясок. Навчання проводилося в чотири потоки, і по 100 інвалідів війни на рік отримували права [5, с. 63]. Станом на 1982-1984 рр. у Харкові заняття з навчання інвалідів водіння мотоколясок С-3Д проводилися на базі обласного шпиталю для інвалідів Вітчизняної війни [38, Ф. Р-3858, Оп. 14, Спр. 1372, арк. 7, 58, 62-63].

Капремонт виданих на 5 років мотоколясок проводився безкоштовно раз на 5 років, але не раніше ніж через три роки її експлуатації, а дрібний – за необхідністю. До листопада 1971 р. «Запорожці» видавалися на 10 років, і протягом цього періоду безкоштовно один раз здійснювався капітальний ремонт, але не раніше ніж через 6 років з моменту видачі. З 1977 р. безкоштовний ремонт не проводився, але й строк користування автомобілем ще раніше було

скорочено до семи років [2, с. 33; 21, с. 317-318; 19, с. 52-53; 31, с. 108; 11, с. 174; 18, с. 11-13].

Ремонт проводився в обласних центрах на спеціалізованих пунктах мінавтотрансу республік для безкоштовного ремонту мотоколясок, а з 1960-х років – і «Запорожців» [18, с. 9]. Так, ще в 1954 р. такий пункт створили в Москві. Клієнти згадували, що в приміщення СТО мотоколясок було темно, тісно й брудно. У майстерню не завжди можна було в'їхати або виїхати. Погане освітлення позначалося на якості роботи слюсарів, які ремонтували інвалідки. Не було навіть мінімальних зручностей для інвалідів, котрі зверталися в майстерню [16, с. 55]. Але в 1956 р. відкрили уже оновлений, більший пункт, розрахований на одночасний ремонт 9-ти С-1Л. 20 мотоколясок, які вже відремонтували або які чекали на свою чергу на ремонт, знаходилися не на вулиці, а в критому приміщенні. У пункті навіть виділялася кімната для очікування, у якій проводили з інвалідами технічну консультацію й двічі на тиждень займалися з ними, щоб ті краще опанували матеріальну частину коляски й досконально вивчили правила дорожнього руху [26, с. 63].

Перша майстерня з ремонту мотоколясок у Харкові відкриється Облпромрадою у грудні 1957 р. [38, Ф. Р-3858, Оп. 7, Спр. 38, арк. 3]. Згодом 1 серпня 1964 року в Києві, Харкові, Львові, Одесі, Донецьку та Сімферополі відкриваються і перші в УРСР пункти гарантійного обслуговування «Запорожців» [19, с. 53-54].

Коли транспорт інваліда все-таки ставав повністю непридатним або ж закінчувався термін його експлуатації, для одержання нового треба було подати відповідну заяву в соцзабез за місцем проживання, здати раніше отриману ним мотоколяску або «Запорожець», а також пройти повторний огляд у ЛТЕК і подати нову довідку ЛТЕК на користування спецтранспортом [2, с. 34; 11, с. 174-176; 18, с. 11]. З 1970 р. у випадку смерті інваліда війни, котрий отримував безкоштовно «Запорожець» або мотоколяску, ці транспортні засоби залишалися у власності його сім'ї, яка могла їх продати [21, с. 318; 11, с. 175; 18, с. 14]. За часів незалежності автомобіль померлого інваліда родина мала викуповувати або ж здавати до органів соцзабезпечення для повторної видачі іншому інваліду, котрий погоджувався взяти уживаний автомобіль, але позачергово, саме тому інваліди на це часто погоджувалися.

Для інвалідів війни – власників спецтранспорту – законодавством передбачалося багато додаткових пільг. Так, у другій половині 1970-х – 1980-ті роки інвалідам, що мали право на безкоштовне одержання «Запорожців» з ручним керуванням, але не справлялися з його користуванням через свої антропометричні дані, органи соцзабезпечення давали дозволи на придбання автомобіля «Москвич-2140-3» з ручним керуванням за роздрібною ціною із заліком вартості належного «Запорожця», але й тут було неясним, чи ставала така машина відчужуваною власністю інваліда [2, с. 34]. А взагалі інвалідні модифікації «Москвичів» інвалідам можна було придбати на загальних підставах (повну вартість) за спецчергою, або ж за пільговою ціною ще з 1960-х років [32, с. 59-60]. Так, у 1962 і 1963 роках на Харківщину виділяли по 70 «Москвичів» з ручним керуванням [38, Ф. Р-3858, Оп. 10, Спр. 174, арк. 75].

У фондах ДАХО вдалося віднайти матеріали щодо ряду цікавих нестандартних випадків з отримання автомобілів інвалідами на Харківщині у 1970-х роках. Так, у 1972 р. у голови Радміну УРСР Г. І. Шевчука Харківський облвиконком просив дозволу придбати за частину вартості «Москвич-412» з ручним керуванням для інваліда Великої Вітчизняної війни II-ої групи Г. І. Петрова. Цей інвалід ще в 1970 р., пройшовши медкомісію, отримав «Запорожець», але, як він зазначав, користуватися такою машиною йому було складно у зв'язку з пораненнями, отриманими ще в 1942 р. Тому виходило, що медкомісія, яка його оглядала, була просто некомпетентна і надала дозвіл людині, яка фізично не може користуватися «Запорожцем», а от «Москвичем-412» змогла б і, зрештою, бажала цього. За цікавим збігом обставин Г. І. Петров працював не нічним вартовим, як І. О. Донченко, а директором одного із Харківських базарів. Г. І. Петров хотів здати отриманий «Запорожець», термін експлуатації якого ще не закінчився, до комісійного магазину з подальшим придбанням через Облсоцзабез «Москвич-412», ще й із вирахуванням вартості «Запорожця».

На жаль, залишилося невідомим, чи дозволив Г. І. Петрову чиновник Г. І. Шевчук це зробити [38, Ф. Р-3858, Оп. 13, Спр. 481, арк. 1].

У 1974 р. трапився ще один випадок на Харківщині – спроба отримання автомобіля, але вже не «Москвича», а звичайного «Запорожця». Інвалід Вітчизняної війни I-ої групи В. А. Бондаренко, що мешкав у селищі Манченки Харківського району, звернувся до Радміну СРСР із проханням допомогти йому в отриманні звичайного «Запорожця», яким буде керувати член його родини. В. А. Бондаренко був поранений у 1945 р. під Берліном і втратив обидві руки, очі та слух. Як відомо, з 1970 р. такі видачі було дозволено, але обласний відділ соцзабезу Харкова йому в постановці на чергу відмовив, посилаючись на те, що ноги в інваліда здорові, а автомобіль є своєрідним механічним протезом і може бути виданий лише інвалідам-опорникам [38, Ф. Р-3858, Оп. 13, Спр. 1127, арк. 25-26]. Тоді Москва доручила Радміну УРСР розібратися у цій ситуації. Київ передоручив це Харківському облвиконкому, на що тут, однак, відповіли, що обласна медкомісія патології нижніх кінцівок у В. А. Бондаренка не виявила і, відповідно, дозволу на постановку на чергу дати не може. Харківський обласний відділ соцзабезу також вперто апелював до здорових ніг інваліда і ніяк не хотів брати до уваги інші патології та особливо I-шу групу інвалідності, з якою той однозначно мав право на безкоштовний «Запорожець». Так В. А. Бондаренко автомобіль і не отримав [38, Ф. Р-3858, Оп. 13, Спр. 1127, арк. 18-24].

У 1979 р. Харківський облвиконком клопотав перед міністром соцзабезпечення УРСР О. М. Лук'яненком виділити цільовим призначенням Харківському облсоцзабезу ГАЗ-24 «Волгу» для продажу харків'янину, інваліду Вітчизняної війни II-ої групи, Герою Радянського Союзу з 1943 р. Г. А. Лойку. Обласною ЛТЕК йому був показаний «Запорожець» з ручним керуванням, але через високий зріст він перебував на черзі на придбання «Волги». Міністр відповідний дозвіл надав і обіцяв, що в 1980 р. при наявності фондів машина буде продана [38, Ф. Р-3858, Оп. 14, Спр. 842, арк. 33, 59, 66].

Траплялися різні випадки й із автомобілями жінок-інвалідів. Так, у 1980 році заступника голови Радміну УРСР І. Д. Степаненка Харківський облвиконком просив дозволити інваліду Вітчизняної війни II-ої групи Т. С. Курінній достроково, раніше на рік, отримати новий «Запорожець» з ручним керуванням на заміну того, який вона отримала безкоштовно ще у 1974 році. Т. С. Курінна працювала юрисконсульткою у Вовчанському райвиконкомі і зазначала, що через часті виїзди по району автомобіль начебто передчасно зносився. Конструкція ЗАЗ-968 хоч і була досить простою, але дуже специфічною і потребувала постійного серйозного догляду й уважної експлуатації через повітряне охолодження. При належному догляді новий автомобіль за 6 років зноситься не міг, скоріше за все, жінка просто ніяк не доглядала за машиною і не враховувала багатьох особливостей її експлуатації [38, Ф. Р-3858, Оп. 14, Спр. 1092, арк. 69].

У тому ж році І. Д. Степаненка Харківський облвиконком знову просив дати дозвіл інваліду Вітчизняної війни II-ої групи харків'янці Л. І. Крешневській на дострокове отримання «Запорожця». Жінка уже отримувала автомобіль у 1975 р., але пошкодила його в ДТП і за власний кошт ремонтувати не бажала [38, Ф. Р-3858, Оп. 14, Спр. 1092, арк. 88]. Чи були надані жінкам достроково автомобілі, невідомо, але ці випадки яскраво показують, що жінкам, та ще й інвалідам, правильно експлуатувати «Запорожці» на ручному керуванні та керувати ними було дуже складно, і це, зрештою, мало погані наслідки.

Іноді були випадки, коли інваліди, які не мали права стати на автомобільну чергу, самостійно переробляли звичайні автомобілі на ручне керування. Так, ще в 1957 р. у всесоюзному журналі «Соціальне забезпечення» вийшла стаття про інваліда Матвія Григоровича Гінцбурга, що зробила його відомим у колах інвалідів-колясників на весь Союз. Ще в 1929 р. М. Г. Гінцбург потрапив під автобус. Унаслідок ушкодження хребта в нього паралізувало ноги. Інвалід, що любив техніку і розбирався в ній, самостійно переробив власний мотоцикл із коляскою, а пізніше й «Москвич-400» 1951-го року випуску на ручне керування. На водійських дверцятах він змонтував механізм, що замінив ножну педаль

витискування зчеплення. Досить було натиснути ліктем лівої руки, і по засобах спеціального важеля зчеплення спрацьовувало, відтак можна було перемикати передачі. Ножне гальмування також замінялося на ручне. Таким чином, при водінні машини руки залишалися на кермі, а ноги шофера не брали участь у керуванні. На цьому «Москвичі» інвалід багато подорожував – побував у Криму й на Кавказі [4, с. 38].

Та ще більш цікавий винахід зробив у 1954 р. у Харкові інвалід Вітчизняної війни I-ої групи О. Т. Бульба, який побудував мотоколяску, якою могли користуватися інваліди без обох рук. Її конструкція тоді навіть була схвалена головним інженером Головного конструктора СРСР товаришем Рогожевим. Та, на жаль, до серійного виробництва справа так і не дійшла [38, Ф. Р-3858, Оп. 5, Спр. 507, арк. 18].

Таким чином, у СРСР вироблялося 4 покоління мотоколясок для інвалідів – три на СМЗ і одне на КМЗ. Такий спецтранспорт не відрізнявся особливим комфортом та зручністю в експлуатації, але все ж таки радянські інваліди отримали змогу бути більш-менш мобільними. Набагато зручнішими та повноціннішими як автомобілі для інвалідів були автомобілі «Запорожець», обладнані ручними органами керування.

У колах інвалідів прийнято вважати, що мотоколяски для інвалідів були своєрідним радянським феноменом, але це не зовсім так. З 1960-х років і до 1977 р. у Великобританії серійно виготовлялася триколісна мотоколяска для інвалідів-опорників Thundersley Invacar. Але все ж таки таких мотоколясок було зроблено лише декілька десятків тисяч і на конвеєрі вони пробули відносно недовго. Звісно в Західній Європі та США автомобілі на ручному керуванні зустрічаються, але найчастіше інвалід купує автомобіль, який йому подобається, а керує ним соцпрацівник, що є легше і безпечніше для інваліда.

Поступово, із збільшенням виробництва автомобілів ЗАЗ та мотоколясок, розширювалася і кількість інвалідів, які могли претендувати на інвалідний спецтранспорт, але все ж таки далеко не всі інваліди-опорники отримували транспорт. Як в радянський час, так і зараз інваліди-черговики поділялися на три категорії: інваліди війни; інваліди, що отримали інвалідність при виконанні службових обов'язків в Радянській армії, органах КДБ та МВС; інваліди праці та з дитинства. Першій категорії машину чи мотоколяску було отримати найлегше, а останній – найскладніше, і то, як правило, за 50% вартості, що часто було дуже великою сумою для інваліда.

Варто зазначити, що черга просувалася досить швидко – для першої категорії інвалідів очікування становило приблизно 2 роки, для другої – 3 роки, для третьої – 4 роки. Зараз в Україні ситуація із видачею автомобілів для інвалідів значно гірша. Наприклад, інвалід війни в середньому чекає на автомобіль 8 років, а інваліду праці чи з дитинства доведеться чекати на автомобіль десятиліттями. На жаль, в обох випадках черга швидше просувається шляхом природного вибуття інвалідів, а не шляхом отримання ними автомобілів. Також відносно недавно в Україні почали видавати уживані автомобілі (такі, що не відпрацювали десятилітній термін в руках власника – уже померлого інваліда), що було неприпустимо за радянських часів. Залишається сподіватися, що досліджуваний спецтранспорт знадобиться якомога меншій кількості людей.

Література

1. Алексеев А. О. Першому мікроавтомобілю України — 55 років (архівні кресленики з проекту ЗАЗ-965 «Запорожець») / А. О. Алексеев, М. А. Балишев, Ю. Ю. Коваль // Университеты. – 2015. – №4. – С. 32–37.
2. Глазунов А. Д. Забота советского государства об инвалидах войны / А. Д. Глазунов. – М.: Знание, 1981. – 64 с.
3. Горажий Ю. Актуальная тема. Когда автомобиль — не роскошь / Ю. Горажий // Красное знамя. – 1991. – 11 июля.
4. Гордон М. Когда человек не сдаётся / М. Гордон // Социальное обеспечение. – 1957. – №5. – С. 38.
5. Житков А. Инвалиды получают права водителей / А. Житков // Социальное обеспечение. – 1957. – №10. – С. 63.

6. ЗА3-968А // Автолегенды СССР. – 2009. – №4. – 15 с.
7. ЗА3-968М «Запорожец» // Автолегенды СССР. – 2011. – №53. – 15 с.
8. ЗА3-965/965А // Автолегенды СССР. – 2009. – №17. – 15 с.
9. ЗА3-966 «Запорожец» // Автолегенды СССР. – 2010. – №36. – 15 с.
10. ЗА3-1102 «Таврия» // Автолегенды СССР. – 2011. – №63. – 15 с.
11. Законодавство про соціальне забезпечення / [О. Каменський, М. Кирилюк, В. Коньков та ін.]. – Київ: Видавництво політичної літератури України, 1973. – С. 173–179.
12. Канунников С. В. Отечественные легковые автомобили. 1896-2000 гг. / С. В. Канунников. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ООО «Книжное издательство «За рулём», 2009. – 504 с.: ил.
13. Коваль Ю. До 55-річчя першого легковика: історія «Запорожця» / Ю. Коваль // Запорізька правда. – 2015. – 11 листопада.
14. Козлов А. Е. Они не забыты / А. Е. Козлов. – М.: Советская Россия, 1977. – С. 90–91.
15. Лях Е. С. «Запорожец»: Концепт и воплощение идеи создания первого советского массового автомобиля / Е. С. Лях // «Конструируя советское?»: Доклады научной конференции студентов и аспирантов, (г. Санкт-Петербург, 14–15 апреля 2011 г.). – Санкт-Петербург: Deutsches Historisches Institut Moskau. – 2011. – Bulletin №6. – С. 147–167.
16. Моисеенко Д. О ремонте мотоколясок в Москве / Д. Моисеенко, Г. Антонов, Н. Ломовцев, А. Фролов // Социальное обеспечение. – 1956. – №2. – С. 55.
17. Немцев Р. И. Моторная коляска С-3Д / Р. И. Немцев, М. А. Анчугов. – М.: Машиностроение, 1981. – 120 с., табл. 5, ил. 73.
18. Постанова Ради Міністрів УРСР 7 квітня 1977 р. №179 «Про затвердження Інструкції про порядок забезпечення інвалідів автомобілями з ручним керуванням і мотоколясками» // Збірник постанов і розпоряджень уряду УРСР. – Київ: Видавництво політичної літератури України, – 1977. – №4. – С. 8–23.
19. Постанова Ради Міністрів УРСР 17 лютого 1964 р. №169 «Про забезпечення інвалідів автомобілями з ручним керуванням» // Збірник постанов і розпоряджень уряду УРСР. – Київ: Видавництво політичної літератури України. – 1964. – №2. – С. 52–54.
20. Постановление Совета Министров СССР 20 мая 1965 г. №401 «О распространении льгот, установленных постановлением Совета Министров СССР 1 марта 1965 г. №140 для инвалидов Отечественной войны, на других инвалидов из числа военнослужащих, ставших инвалидами при защите СССР» // Собрание постановлений правительства СССР. – М.: Издательство «Юридическая литература», 1965. – №13. – С. 244–245.
21. Постановление Совета Министров СССР 23 февраля 1981 г. №209 «Об утверждении Положения о льготах для инвалидов Отечественной войны и семей погибших военнослужащих» // Собрание постановлений правительства СССР. – М.: Издательство «Юридическая литература», 1981. – С. 315–323.
22. Постановление Совета Министров СССР 12 сентября 1990 г. №917 «Изменения, которые вносятся в решения Правительства СССР» // Собрание постановлений правительства СССР. – М.: Издание Управления Делами Совета Министров СССР, 1990. – С. 600–601.
23. Постановление Совета Министров СССР 4 апреля 1983 г. №272 «Об обеспечении транспортными средствами инвалидов из числа рабочих, служащих и колхозников, а также инвалидов с детства» // Собрание постановлений правительства СССР. – М.: Издательство «Юридическая литература», 1983. – С. 190.
24. Постановление Совета Министров СССР 6 марта 1965 г. №140 «О расширении льгот инвалидам Отечественной войны и членам семей военнослужащих, погибших в Великую Отечественную войну» // Собрание постановлений правительства СССР. – М.: Издательство «Юридическая литература», 1965. – №4. – С. 45–47.
25. Постановление центрального комитета КПСС и Совета Министров СССР 18 апреля 1975 г. №304 «О дополнительных льготах для инвалидов Отечественной войны и семей погибших военнослужащих» // Собрание постановлений правительства СССР. – М.: Издательство «Юридическая литература», 1975. – №11. – С. 203–205.
26. Пункт ремонта мотоколясок – в новом помещении // Социальное обеспечение. – 1956. – №7. – С. 63.
27. Сигельбаум Л. Машины для товарищей. Биографии советского автомобиля / Л. Сигельбаум; [пер. с англ. М. И. Лейко]. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН); Фонд «Президентский центр Б. Н. Ельцина», 2011. – 430 с.: ил. – (История сталинизма).

- 28.СМЗ-С1Л // Автолегенды СССР. – 2010. – №40. – 15 с.
- 29.СМЗ С-3А // Автолегенды СССР. – 2010. – №24. – 15 с.
- 30.СМЗ С-3Д // Автолегенды СССР. – 2010. – №45. – 15 с.
- 31.Федоров О. Ф. Соціальне забезпечення в Українській РСР / О. Ф. Федоров. – Київ: Видавництво політичної літератури України, 1969. – С. 107–108.
- 32.Федоров О. Ф. Соціальне забезпечення в Українській РСР / О. Ф. Федоров. – Київ: Державне видавництво політичної літератури УРСР, 1964. – С. 59–60.
- 33.Фиттерман Б. М. Микроавтомобили. Обзор конструкций / Б. М. Фиттерман. – М.: Государственное научно-техническое издательство машиностроительной литературы, 1961. – 271 с..
- 34.Шугуров Л. М. Автомобили России, Азербайджана, Армении, Белоруссии, Грузии, Латвии, Украины, Эстонии. / Л. М. Шугуров. – М.: ИЛБИ, 1998. – Т. 3. – 240 с.: с ил.
- 35.Шугуров Л. М. Автомобили России и СССР. / Л. М. Шугуров. – М.: ИЛБИ ПРОСТРЭКС, 1993. – Т. 1. – 256 с.: с ил.
- 36.Шугуров Л. М. Автомобили России и СССР. / Л. М. Шугуров. – М.: ИЛБИ ПРОСТРЭКС, 1994. – Т. 2. – 160 с.: с ил.
- 37.Шугуров Л. М. Автомобили Страны Советов. / Л. М. Шугуров, В. П. Ширшов. – М.: Издательство ДОСААФ СССР, 1983. – 127 с.: с ил.
- 38.Державний архів Харківської області (ДАХО).
- 39.Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова (ХІМ).
- 40.Центральний державний архів науково-технічної документації України (ЦДНТА).