

...Розробити метод. доповідь «Нормативи оцінки знань учнів з української та російської мови і працювати цю доповідь на районних нарадах мовників та класоводів....

...Організувати на протязі вересня виїзди... для опрацювання таких тем:

1. Зміст і форми організації повторення 1944-45 навчальному році на основі рішень РНК СРСР від 21/VI – 44 р.
2. Організація виховання в процесі навчання.
3. Зобов'язати зав. райпедкабінетам на протязі вересня організувати прикріплення вчителів до заочних відділів інститутів та пед. шкіл...

Джерело: Квартальні плани роботи інституту за 1944/45 навчальний рік. Почато 30 серпня 1944. Закінчено 30 листопада 1944 р. ДАХМО. Фонд Р-4092, оп. 1, спр. 1, арк. 1-8.

УДК 378.093:94:378.4(477.43)

Юрій Хотляр,

кандидат історичних наук, доцент,
м. Кам'янець-Подільський

Андрій Хотляр,

кандидат історичних наук, старший викладач,
м. Кам'янець-Подільський

З ІСТОРІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ КАМ'ЯНЕЦЬ-ПОДІЛЬСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ІМЕНІ ІВАНА ОГІЄНКА (1960-2020 РР.)

У статті розглядаються транспортні засоби які знаходилися в розпорядженні К-ПДПІ, К-ПДПУ, К-ПНУ. Запропоновано перебіг подій відносно транспортного забезпечення вишу, колективних відряджень, археологічних експедицій, тощо. Визначений склад працівників закріплених за автомобілями. Подаються фото та короткі характеристики окремих транспортних засобів вишу.

Ключові слова: автомобілі, археологічні розкопки, дослідження, історичний факультет, науковці, студенти, транспортні засоби.

Автомобіль – один із винаходів, що повністю змінив життя людини. З моменту появи першого авто населенню планети відкрилась перспектива, яка раніше була вкрай проблематичною – відносно швидко переміщатися на значні відстані. Нині автомобільна індустрія одна з найрозвиненіших і найприбутковіших галузей промисловості у різних куточках світу, а кожна розвинена країна, у тому числі Україна, має автомобілі власного виробництва.

Інформація про автотранспорт зосереджена, в основному, у довідкових джерелах [9]. Проблемами автотранспорту України займалися науковці В. С. Білецький, М. І. Фик [10], С. І. Буднік, І. П. Кость, С. В. Нікітчук [11], Ю. А. Хоптяр [1; 14]. На регіональному рівні дана проблема майже не вивчалася, а тому наукові роботи вказаної тематики просто відсутні.

У Кам'янець-Подільському державному університеті імені Івана Огієнка, що має понад столітню історію свого існування, серед інших структурних підрозділів, функціонує господарська частина на балансі якої заходяться транспортні засоби. У різний час їх кількість була різною і з'являлися вони за певними потребами та обставинами. Однією із таких потреб були археологічні розкопки, що вимагали відповідного забезпечення і, перш за все, транспортного.

У 1960-х рр. у розпорядженні Кам'янець-Подільського педінституту знаходився автомобіль-амфібія «Ford-GPA». Такі автомобілі виготовлялися на американських заводах «Ford» ще у 1942-1943 рр. і потрапили до СРСР за договором про «Ленд-Ліз». За однією із версій, амфібія, в період Другої світової війни (1939-1945) затонула в р. Дністер під час переправи. У післявоєнний час автомобіль вдалося витягти з води, висушити і, навіть, відновити його експлуатацію. Далі, за невідомих обставин, амфібія потрапила до гаражів педінституту і зберігалася по вул. Ленінградській № 52 (тепер вул. Лесі Українки) [1, с. 9-10]. Ще ректор, кандидат історичних наук, доцент І. С. Зеленюк (1909-1966) віддав своїм розпорядженням амфібію для обслуговування потреб археологічних експедицій. Зношений «потопельник» «Ford-GPA» потребував постійного ремонту, а запчастин для цієї моделі іномарки не було, що утруднювало її експлуатацію [2, с. 39].

Ford GPA «Seep» (Seagoing Jeep)



Про виробництво цієї техніки також відомо, що влітку 1941 р. Міністерство оборони США (Пентагон) спочатку віддало автомобільній фірмі «Marmon-Herrington» реалізувати проект легкого плаваючого автомобіля-розвідника. Інженери вказаної фірми взяли за основу нової конструкції уже відомий «Willys MB», а плаваючий корпус для нього попросили створити корабелів, що будували океанські яхти. У той же час подібний автомобіль взялась конструювати фірма «FORD». Її конструктори досягли кращих успіхів: амфібія вийшла на 100 кг. легшою ніж у «Marmon». Від так державне замовлення віддали на «FORD», де компанія зобов'язалася випустити 7 тис. автомобілів-амфібій. Крім «FORD» амфібії виготовляли ще дві компанії: «Willys» та «BANTAM». Всього було виготовлено 12 787 автомобілів-амфібій. Розвідувальна машина отримала назву "Ford-GPA", де букви «GP» означали «Джип», а «A» – амфібія. Однак перший досвід застосування цих легких амфібій виявив у них чимало недоліків: на машинах не було внутрішніх перегородок та поплавків і при наявності хвиль на воді вони могли швидко набирати забортну воду... До того ж були відсутні системи зниження тиску у колесах, що уповільнювало виїзд на беріг. Удосконалені конструктивні особливості були використані у вантажівках-амфібіях серії DUKW [2].

Тим не менше машина-амфібія потрапила до переліку союзницької допомоги. Чверть усіх цих машин – 3 200 отримав

СРСР, де фронтові водіїв високо оцінили амфібію, як, власне і, інші американські автомобілі (Studebaker, GMC, DODGE). На невеликих річках не було хвиль, тому не високих бортів амфібії вистачало, щоб протистояти забортній воді. До того ж нашим військовим не було з чим порівнювати, оскільки подібна техніка в робітничо-селянській червоній армії (РСЧА) була просто відсутня. Дуже полюбили амфібію розвідники, сапери та зв'язківці, які «віддавали» за одну таку машину три «Willys». Із амфібій у РСЧА сформували одинадцять окремих розвідувальних моторизованих батальйонів особливого призначення. Амфібія брала на борт п'ять бійців, або 300 кг вантажу, при потужності двигуна у 60 к. с. [3].

Отож для покращення роботи постійно діючої археологічної експедиції, на засіданні ректорату, на підставі рішення кафедри від 22 жовтня 1970 р., піднімалося питання про виділення для вказаних потреб постійного автотранспорту [4, арк. 39-40].

Незабаром не новий, точніше «списаний», автомобіль для археологічних розкопок вдалося отримати в одній із військових частин м. Львів доктору історичних наук, академіку І. С. Винокуру (1930-2006). Ним виявився військовий автомобіль «ГАЗ-69» (державний номер 59-53 ХМЖ) [5, с.40], який отримав від студентів лагідне псевдо "Анфіса" [1, с.10].

«ГАЗ-69» – автомобіль підвищеної прохідності, виготовлявся у 1953-1956 рр. Горьковським, а у 1956-1973 рр. Ульяновським автомобільними заводами. До 1975 р. «ГАЗ-69» випускався також у Румунії. В народі цей автомобіль називали «Козлік» або «Газік».



«ГАЗ-69»

З самого початку машина випускалась у двох модифікаціях: «ГАЗ-69» і «ГАЗ-69А». Перша модифікація «ГАЗ-69» була з тридверним восьмимісним кузовом, а друга – чотиридверна. До того, ж на «ГАЗі» від середини 1955 р. розпочали виготовляти «М-72» – чергову модифікацію, оригінальну машину, що поєднувала шасі ГАЗ-69 з кузовом «М-20 «Победи». Ця машина сходила з конвеєра до 1958 р. Крім того, на агрегатах «ГАЗ-69» завод попутно збирав амфібію «ГАЗ-46» (Намагалися копіювати «Ford-GPA» – Ю.Х.). З 1956 р. виробництво «шістдесят дев'ятих» було повністю передано до Ульяновська – на завод, який раніше збирав вантажівки ГАЗ-ММ (народна назва «полуторка») [6].

Отож не нову машину «ГАЗ-69» доволі часто доводилося ремонтувати в польових умовах, про що доповідав доцент А. Ф. Гуцал (1946-2021) на березневому засіданні кафедри 1972 р. [6, арк. 42]. В планах археологічної експедиції на 1974 р. також знаходився пункт про необхідність ремонту експедиційного автомобіля, а А. Ф. Гуцал призначався відповідальним за його виконання [7, арк. 12]. Перманентний процес ремонту автомобіля, відбито в протоколі засідання кафедри і за квітень 1977 р. [8, арк. 36]. Ситуацію з технічним станом автомобіля у 1978 р. вдалося покращити після капітального ремонту на одному із авторемонтних заводів у районі Дарниці (м.Київ) [9, с. 41].

Понад п'ятдесят років «ГАЗ-69» періодично експлуатувався кафедральними археологами історичного факультету для обслуговування археологічних експедицій. Він і нині знаходиться на балансі К-ПНУ імені Івана Огієнка, як найстарший транспортний засіб.

На зміну старенькому «ГАЗ-69» мав стати новий «УАЗ-469» під державним номером 0600 ХММ. Його у 2006 р. зусиллями доцента кафедри археології, спеціальних історичних і правознавчих дисциплін А. Ф. Гуцала та кандидата історичних наук, доцента В. А. Гуцала вдалося викупити із однієї військової частини в Донецькій області. Однак з експлуатацією авто виявилися певні труднощі – брак коштів на археологічні експедиції.



«УАЗ-469»

«УАЗ-469» – повнопривідний легковий автомобіль підвищеної прохідності (позашляховик), що випускався Ульяновським автомобільним заводом. Автівка широко використовувалася в радянській армії, а також у країнах соціалістичного табору. «УАЗ-469» був розроблений для транспортування вантажів, людей і буксирних трейлерів на всіх типах доріг. Розробка автомобіля почалася в 1961 р. Автомобіль був схожий на американський джип – міцний утилітарний позашляховик, але не дуже зручний. Однак перші серійні моделі «УАЗ-469» зійшли з конвеєра Ульяновського автозаводу тільки 15 грудня 1972 р. Нові моделі прийшли на зміну «ГАЗ (УАЗ) – 69» [19].

У 1970-х рр. на балансі педінституту знаходився вантажний автомобіль «ГАЗ-63». Він, з «ГАЗ-69», мав споріднену долю: потрапляння до вишу з військової частини, як «списаний». Модифікація вантажівки «ГАЗ-51» – «ГАЗ-63) підвищеної прохідності і мав дві ведучі осі, односкатні колеса із шинами збільшеного протектору. Порівняно з моделлю «ГАЗ-51», було підвищено дорожній просвіт, що покращувало прохідність на бездоріжжі.



«Газ-63»

Перший пробний зразок машини «ГАЗ-63» був створений ще у 1940 р. Він мав Г-подібні крила і решітки перед фарами. Серійно «ГАЗ-63» випускався Горьковським автомобільним заводом з 1948 по 1968 рр. і мав кабінку, крила, і капот від автомобіля «ГАЗ-51». Була модель «ГАЗ-63А» з лебідкою встановленою спереду на рамі. На базі «Газ-63» також компонувалися: бойова машина реактивної артилерії «БМ-14» з сімейства «БМ-13» або «Катюші», бронетранспортер «БТР-40» [12].

З появою нових вантажних автомобілів «Газ-63» втратив свою функціональну значимість, рентабельність, а тому був на початку 2000-х рр. «списаний» і, в решті-решт, потрапив для подальшої експлуатації у гірську місцевість Карпат.

У 1980-х рр. автомобільний парк вищу збільшився – на баланс поступив автобус «ЛАЗ-697М «Турист».

«ЛАЗ-697 М «Турист» – радянський туристичний автобус середнього класу, що випускався Львівським автобусним заводом. Автобус призначався для міжміських ліній, екскурсійних поїздок, застосування на експресних лініях спеціального призначення і інше.



«Лаз-697 М «Турист»

«ЛАЗ-697М «Турист» (роки випуску 1970-1975) – «пережив» модифікацію середнього міжміського автобуса сімейства 697. Основна новація «ЛАЗ-697М» – кузов з підвищеною антикорозійною стійкістю. Новою стала також система вентиляції салону, автобус відрізнявся високими бічними вікнами без кватирок. Щоправда старою залишилася передня панель салону. У 1974 р. екстер'єр салону продовжив модернізуватись (задня бічна частина вікон, нові повітропроводи в двигун) для переходу на модель «ЛАЗ-697Н». Випуск сімейства середніх міжміських автобусів серії 697 був припинений у 1982 р. на користь розширення виробництва великого міжміського автобуса сімейства «ЛАЗ-699», що відрізнявся більшою кількістю місць (41 замість 33 у «ЛАЗ-697М»). Двигун від ЗІЛ – 130 у модифікаціях «ЛАЗ-697» розташовувався ззаду. У підвісці були коригуючі пружини, що працювали паралельно з ресорами. Сидіння використовувалися двомісні з регульованим кутом нахилу спинки. Місткість автобуса становила 33 особи. Під підлогою салону знаходилися багажні відсіки [13].

Автобус «ЛАЗ-697М» з'явився у гаражі педінституту із м. Львів у середині 1980-х рр. за сприяння ректора, кандидата історичних наук, професора А. О. Копилова (1936-2007) та зусиллями керівника танцювального ансамблю «Горлиця» В. С'єдіна. Автобус пройшов державну реєстрацію і отримав держномер спочатку 41-72 ХМЛ, пізніше – 51-81 ХМП. Першим шофером на автобусі працював

В. Ф. Барбанюк, а наступним – М. В. Барбанюк. Із появою автобуса інститутське життя перейшло на новий рівень перевезень: викладачів та студентів на практику, спортсменів на збори, учасників танцювального ансамблю «Горлиця» на виступи та інше. Близько тридцяти років даний автобус «вірою і правдою» служив вишу, який, на той час (2015), змінив кілька своїх статусів. Однак все змінила війна... Тому у 2015 р. автобус, як і ще кілька вантажівок, було, по мобілізації, передано військовим для потреб ЗСУ.

Пасажи́рське обслуговування викладачів та студентів відбувалося також ще одним автобусом – «ПАЗ-3205». Прототип автобуса «ПАЗ-3205» – «ПАЗ-665» – (неофіційно – «ПАЗік») створено на Павловському автобусному заводі ще 1966 р. Автобус мав два варіанти – міський «ПАЗ-665» з двома двостулковими дверима і туристичний «ПАЗ-665Т». Туристична компоновка відрізнялася одними дверима, що відкривалися вручну та кращими пасажирськими сидіннями для тривалих подорожей. За виглядом кузова і компонованням салону автобус нагадує пізнішу модель 3205. 1967 р. туристичний автобус «ПАЗ-665Т» брав участь у міжнародному французькому автосалоні де його було відзначено Великою срібною медаллю Комісаріату Франції з туризму і відзнакою автосалону.

На початку 1970-х рр. розробили автобус «ПАЗ-3202», а 1975 р. з'явилося одразу кілька екземплярів експериментальних автобусів «ПАЗ-3203» (міський), «ПАЗ-32033» (приміський) і «ПАЗ-3204» (підвищеної прохідності). Їх планували запустити в серійне виробництво у 1979 р., але виникли непередбачені труднощі – на завод імені Ліхачова, агрегати якого (мости, КПП, рульовий механізм) мали використовуватися у новій машині, відмовився постачати ці вузли. Для виходу з скрутною ситуації на заводі вирішили використовувати агрегати ГАЗу. Так з'явилася модель «ПАЗ-3205». На її створення пішло ще кілька років і 1981 р. випустили перші дослідні зразки «ПАЗ-3205» з одними автоматичними і одними дверима ручного відкривання. Проте автобуси вимагали подальшого доопрацювання. Лише 1986 р. на Павловському автозаводі організували дрібносерійне виробництво «ПАЗ-3205».

«ПАЗ-3205» значно відрізнявся від попередника просторішим салоном і великою площею застакнення кузова. Однак автобус

програвав у порівнянні з попередньою дослідною моделлю, «ПАЗ-3203», оскільки ГАЗівські агрегати були менш надійними, ніж комплектуючі ЗІЛа.

З 1989 по 1991 рр. автобуси «ПАЗ-3205» поставлялися практично в усі регіони СРСР — в перспективі вони мали замінити собою попередню 672-гу модель. Але розпад Радянського Союзу і подальша економічна криза спричинила різкий спад виробництва на Павловському автозаводі. І все ж у 1991 р. на конвеєр було запущено міську модифікацію «ПАЗ-32051», а 1995 р. — автобус «ПАЗ-3205-07» з дизельним двигуном ММЗ Д-245.7 білоруського виробництва [15].



«ПАЗ-3205»

Отож, у 1993 р. керівництву педінституту вдалося придбати цілком новий автобус «ПАЗ-3205». Його водії вищу перегнали із м. Сміла Черкаської області. Автобус пройшов держреєстрацію і отримав держномер 93-18 ХМГ, який і сьогодні експлуатується у виші. Шофером на вказаному автобусі майже 25 років працював М. В. Барбанюк.

У автопарку педінституту були і персональні автомобілі. Один із них у кінці 1970-1980-х рр. був «ГАЗ-24 «Волга» чорного кольору з держномером 06-63 ХМК. Автомобіль був «списаний» із силових 218

органів, а тому певний час знаходився на ремонті, який проводили водії гаража власними силами. Водієм на вказаному авто працював А. Сидорук.



«ГАЗ-24 «Волга»

«ГАЗ-24 «Волга» — легковий автомобіль середнього класу (Клас Е) сімейства «Волга», прийшов на зміну моделі «ГАЗ М-21 «Волга» у 1970 р. «ГАЗ-24» випускався Горьковським автозаводом до 1985 р. і широко використовувався у державних організаціях, а також як таксі. Автомобіль майже не надходив до приватного продажу. Модернізована конструкція шасі, двигуна не відповідала вимогам часу, потребувала постійного догляду. Попри це, автомобіль випускали 15 років. У дизайні і конструкції автомобіля відверто простежувалися зовнішні спільні риси з американськими автомобілями «Chevrolet Impala» 1963 р. та «Holden HR» 1966 р. [16].

У 1987 р. до гаража педінституту прибув автомобіль «ГАЗ-24-10» із держномером 88-50 ХМН. Автомобіль «збирали» гаражні водії із запчастин: спочатку кузов першої комплектації, далі передня підвіска, задній міст, двигун і т.д. Водіями на вказаному автомобілі працювали: О. Завальський, Ф. Мельник.



«ГАЗ-24-10 «Волга»

Машина «ГАЗ-24» у середині 1980-х рр. була модернізована більш істотно і радикально. Результатом модернізації стала модель «ГАЗ-24-10», яку можна назвати третім поколінням, або третьою серією «ГАЗ-24». Впровадження модернізованих вузлів, цього разу, відбувалося поступово – від пластикової решітки радіатора, що з'явилася на експортних автомобілях наприкінці 1970-х рр., до закінчення оновлення універсала, що відбувся у 1987 р. У 1985 р. випускали «перехідний» варіант седана, який поєднував у різних пропорціях риси «ГАЗ-24» і «24-10» і одержали неофіційну позначення «ГАЗ-24М». «ГАЗ-24-10» випускалася до 1992 р., після чого був замінений у виробничій програмі на «ГАЗ-31029». Усього до 1992 р. був випущено 1 481 561 автівок «ГАЗ-24» та «ГАЗ-24-10». Це була наймасовіша модель легковика в історії заводу [16].

У 1993 р. відбулося подальше оновлення парку автомобілів педінституту. Тоді його лави поповнив новенький «ВАЗ-21099 «Самара» під держномером 9332 ХМП. Водіями на авто працювали О. Завальський, В. Шавардак, Ф. Мельник.

«ВАЗ-21099 «Самара» – модифікація «ВАЗ-2109» з кузовом седан, що випускалася з 1990 по 2011 рр. На Заході експортна модель одержала назву «Lada Forma». Від інших моделей сімейства «Самара» «ВАЗ-21099» відрізняла передня частина кузова з «довгими» крилами (на відміну від «коротких», з пластикової

маскою в передній частині) та капотом, нова решітка радіатора, нова панель приладів. Згодом ці нововведення були перенесені на все сімейство «Самара». Габаритна довжина «ВАЗ-21099» по відношенню до інших автомобілів цього «сімейства» збільшилася на 200 мм за рахунок подовженого заднього схилу. Це дозволило не тільки розмістити багажний відсік, відокремлений від салону, а й забезпечити захист задньої частини автомобіля від бруду (забризування скла задніх дверей було неприємною особливістю «ВАЗ-2108» і «ВАЗ-2109»). До випуску автомобілів модифікацій «LADA 110», ця модель була найпрестижнішою і найпопулярнішою з автомобілів «ВАЗ». З моменту початку виробництва в різні роки випускалися модифікації з двигунами робочим об'ємом 1,3 л. («ВАЗ-210993») і 1,5 л. («ВАЗ-21099»). До 2004 р. вказана модель випускалася в росії, а з 2004 по 2011 рр. – в Україні на заводі «АвтоЗАЗ» [17].



«ВАЗ-21099 «Самара»

У другій половині 1980-початку 2000-х рр. на балансі гаража педінституту знаходилися три малолітражки вантажно-пасажирської компоновки: дві моделі «ДЖ-2715» та одна «ДЖ-2717». Перший автомобіль – бордового кольору, 1985 року випуску з держномером 14-00 ХМК. Другий – білого кольору, 1991 року випуску. Водіями даних автомобілів працювали відповідно І. Гончарук та Ф. Мельник. Третій автомобіль – «ДЖ-2717», білого

кольору, 2002 року випуску, з держномером 9336 ХМЛ. Водієм на даному автомобілі до нині працює Я. Шавардак. Ці автомобілі, загалом, забезпечували роботу студентської їдальні, потреби господарської частини, проректором якої тривалий час працював П. А. Білий «ІЖ-2717» став останньою новою автівкою (на момент публікації), яка поповнила ряди автопарку вишу.



«ІЖ-2715»

«ІЖ-2715» – радянський і російський 2-6 місний (в різних модифікаціях) вантажно-пасажирський автомобіль з типом кузова фургон, пікап. Серійно випускався на Іжевському автозаводі протягом 29 років, у 1972-2001 рр. Всього було випущено 2317493 авто. Кабіна автомобіля двомісна, сидіння – роздільні з регулюванням сидіння водія по довжині і нахилу спинки. Створений на базі автомобіля «Москвич-412», «ІЖ-2715» випускався у комплектації з двигунами модифікації УЗАМ-412 (1,487 л, 75 к.с.) і УЗАМ-412ДЕ (1,487 л, 67 к.с.). У 1980-і іжевські пікапи були єдиними в СРСР легковими розвізними автомобілями. На той час, постачання торгових організацією подібним транспортом традиційно покладалося на авторемонтні заводи, котрі переробляли серійні авто у розвізні фургони і пікапи. Вантажопідйомність «ІЖ-2715» становила 450-500 кг. і використовувався для перевезення невеликих партій вантажів. У 1997 р. на зміну старій моделі прийшов новий кузов моделі «ІЖ-2717» [18].



«ІЖ-2717»

Складну роботу із перевезенням вантажів проводили водії вантажного транспорту. У автопарку педінституту були зареєстровані кілька вантажівок, зокрема 1988 р. до автопарку вищу прибув «ГАЗ-52», зареєстрований під номером 7559 ХМК. Водієм на авто було призначено Ф. Мельника, котрий у 1987 р. розпочав у гаражі свою трудову діяльність. Автомобіль використовувався для різноманітних потреб, однак традиційною була робота під час археологічних експедицій.

На «ГАЗ-52» встановлювалася кабіна від «ГАЗ-53», що в ряді випадків ускладнює їх ідентифікацію. Основна відмінність – це рядний шестициліндровий двигун об'ємом 3,48 л, потужністю 75 к.с., розроблений на базі довоєнного карбюраторного двигуна внутрішнього згоряння «ГАЗ-11». На «ГАЗ-53» встановлювався V-подібний восьмициліндровий карбюраторний двигун ЗМЗ-53. Також на «ГАЗ-52» встановлювалися колеса і шини від «ГАЗ-51». На «ГАЗ-53» встановлювалися шини дещо більшого розміру. Колеса були взаємозамінні. За 23 роки «ГАЗ-52» випускався в декількох модифікаціях [20].



«ГАЗ-52», «ГАЗ-53»

У кінці 1980-х рр. до гаража із м.Черкас перегнали новеньке шасі «ГАЗ-53» під держномером 54-89 ХМЛ. Металевий кузов, його гідронасос водії гаража встановлювали самотужки. Так автомобіль трансформувався у самоскид. Водієм на ГАЗ-53 тривалий час працював Г. Чорний.

Загалом за всю історію автотранспорту вишу з 1960-2024 рр. кількість автомобілів що знаходилися на його балансі сягала більше 10 одиниць (нині – 7).

Впродовж півстоліття водіями вишу у свій час працювали: В. Барбанюк, М. Барбанюк, І. Гончарук, О. Завальський, Ф. Мельник, А. Сидорук, В. Сороківський, І. Сторожук, М. Томашевський, Г. Чорний, В. Шавардак, Я. Шавардак. Ветеранами праці, які пропрацювали більше 20-ти років у виші у своїй професії стали: М. Барбанюк, Ф. Мельник, Я.Шавардак. Честь і хвала цим трудівникам від роботи яких залежить людське життя!

Список використаних джерел та літератури:

1. Хоптяр Ю. А. Кафедра архівознавства, спеціальних історичних та правознавчих дисциплін К-ПНУ імені Івана Огієнка: становлення, здобутки, перспективи (30-ті рр. ХХ – початок ХХІ ст.)

: наукове видання (до 100-річчя утворення К-ПНУ імені Івана Огієнка). / Ю. А. Хоптяр. Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка. Кам'янець-Подільський, 2018. 312 с.

2. https://uk.wikipedia.org/wiki/Ford_GPA.

3. <https://www.youtube.com/watch?v=JZ47YVvstYY&t=4s>.

4. Державний архів Хмельницької області. Ф.Р-302. Оп.1.

Спр.5. Арк.1-7, 9, 29, 35-38, 39-40, 60-62.

5. Іон Винокур: подвижництво в освіті і науці: науково-документальне та бібліографічне видання / Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка, Наукова бібліотека, Кафедра історії народів Росії і спеціальних історичних дисциплін; [укл.: О. М. Завальнюк, В. С. Прокопчук, О. Б. Комарницький]. Кам'янець-Подільський: Аксіома, 2010. 228 с.

6. <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%90%D0%97-69>.

7. Державний архів Хмельницької області. Ф.Р-302. Оп.1.

Спр.228. Арк.12.

8. Державний архів Хмельницької області. Ф.Р-302. Оп.1.

Спр.333. Арк.36.

9. Автомобільний транспорт [Архівовано 21 вересня 2020 у Wayback Machine.] // ВУЕ; Автомобільний транспортний засіб (автомобіль) // Митна енциклопедія : у 3 т. / редкол.: І. Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. ; Держ. НДІ мит. справи. 2-ге вид. Хм. : ПП Мельник А. А, 2014. Т. 1 : А-З. 592 с. ISBN 978-966-346-853-2.

10. Білецький В. С., Фик М. І. Основи транспорту природних вуглеводнів / За ред. І. М. Фика. Харків: НТУ ХПІ, 2019. 274 с.

11. Організація внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом : навч. посіб. / І. П. Кость, С. І. Будник, С. В. Нікіпчук. Львів : Сполом, 2012. 148 с. : іл. Бібліогр.: с. 118-119 (23 назви). ISBN 978-966-665-701-8

12. <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%90%D0%97-63>

13. <https://ru-m-wikipedia->

[org.translate.google/wiki/%D0%9B%D0%90%D0%97-](https://ru-m-wikipedia-org.translate.google/wiki/%D0%9B%D0%90%D0%97-697?_x_tr_sl=ru&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc)

[697?_x_tr_sl=ru&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc](https://ru-m-wikipedia-org.translate.google/wiki/%D0%9B%D0%90%D0%97-697?_x_tr_sl=ru&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc)

14. Хоптяр Ю. А. Шляхи сполучення та транспортні засоби Подільської губернії (II половина XIX ст.) / Краєзнавець Хмельниччини : науково-краєзнавчий збірник / [гол. ред. Л. В. Баженов; відп. ред. С. А. Копилов]. Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка, 2016. Вип. 9. С. 67-71.

15. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%90%D0%97-3205>
16. <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%90%D0%97-24>
17. <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%90%D0%97-21099>
18. <https://www.wikidata.uk-ua.nina.az/%D0%86%D0%96-2715.html>
19. <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%90%D0%97-469>
20. <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%90%D0%97-52>

УДК 97:929-051А.Прокопчук(477.43)

*Юрій Гжимайло, член НСКУ
м. Красилів*

ТОЙ, ХТО НІС ДІТЯМ СОНЦЕ ДУШІ І ЗНАНЬ

У статті аналізується життя та професійна діяльність на ниві освіти непересічної особистості Красилівщини Андрія Маркіяновича Прокопчука. Подаються спомини про нього його доньки Наталії та вихованців Кременчукської школи.

***Ключові слова:** історія, вчитель, школа, Андрій Прокопчук, учні, село, пам'ять.*

Прошло уже понад століття від дня народження великого патріота нашого краю, краєзнавця, вчителя історії, уродженця села Кременчуки Андрія Маркіяновича Прокопчука.

Андрій Прокопчук став символом честі, громадянської мужності, активної життєвої позиції. Народився 13 грудня 1912 р. в багатодітній сім'ї. Навчався у місцевій школі. Згодом після закінчення Новоград-Волинської школи кооператорів працював у Волинській облспоживспільці інспектором – до 22 червня 1941 р., де й застала його війна. Окупованою територією пробивався додому в рідне село. І дійшов! Влаштувався працювати на цукровий завод, роботу якого відновили німці.

З весни 1942 р. на заводі діяла підпільна група. Ризикуючи життям, А. Прокопчук разом з іншими підпільниками під керівництвом механіка заводу Михайла Прокоф'єва виводили з ладу важливі механізми, обладнання, що призводило до тривалих