

Две тысячи КМ без барьеров и недопонимания

(Окончание.
Начало на 17-й стр.)

2017 года. У него есть свой клуб «Прорыв». И его путешествие будет отличным от прежних. Оно понесет спортивную эстафету, его программа будет включать соревнования и турниры.

И, как написано выше, последний легковой автомобиль в колонне принадлежал Надежде Лобановой.

Она дала и самое длинное интервью.

Скатертью дорога!

Главный вопрос, который был задан Надежде Валентиновне, касался главной цели автопробега: насколько доступна транспортная инфраструктура Поволжья для человека с инвалидностью?

Вот как она ответила:
– Инфраструктура Поволжья с каждым годом все доступнее. Нас порадовали реабилитационные центры, социальные центры – во всех регионах они адаптированы. Растет число гостиниц, готовых предоставить человеку с инвалидностью все удобства. Хотя мы столкнулись с парадоксом: сами инвалиды не всегда знают об этом. Мы жили только в доступных отелях, но, случалось, устраивались в них не с информационной подачи облВОИ, а помимо коллег по общественной организации: у них нет такой информации! Нижегородская областная организация – доброе исключение. Ваше руководство прекрасно осведомлено о доступной среде родного мегаполиса. Лично меня здесь порадовало, что министерство социальной защиты плотно сотрудничает по программе доступности среды. На этом поприще мы можем добиться результатов, если только сами будем активны. Да, есть СНИ-Пы, но это теория. Отрадно, что в регионах появляются чиновники высокого ранга, которые не стесняются сесть в инвалидную коляску и попытаться проехать в ней хотя бы по центру города.

Что ж, судя по словам участников автопробега, они провели мониторинг отечественной транспортной инфраструктуры и получили ценные результаты, которые утверждают: напутствие «Скатертью дорога!» пока остается лишь благим пожеланием.

– А как с другой задачей, которую ставил перед собой автопробег: удалось ли привлечь внимание общества к вопросу производства отечественных автомобилей с ручным управлением?

– Мы, в самом деле, доби-

ваемся возвращения льготы, отмененной в 2002 году, – говорят участники акции. – До этого государство выделяло инвалидам автомобили, после – перестало. Мы настаиваем на том, что автомобиль – это техническое средство реабилитации. Поэтому отправились по заводам, выпускающим автомобильную продукцию. На ВАЗе мы впервые сделали для себя жесткий вывод – заводы стали частными, производят только то, что выгодно. И если большого заказа не будет, то не будет и выпуска льготного автомобиля.

– Следующий вопрос гостям: что еще может сделать Московская городская организация ВОИ, чтобы продвинуть решение общих проблем инвалидов в России? Чем готова поделиться с соседями и товарищами по общественной организации?

– Мы все решаем общие задачи, – отвечает Надежда Лобанова. – Но город от города отличаются условиями. Отсюда различия: и финансовые, и организационные. Москва по статусу должна быть локомотивом в самых важных делах. Поэтому мы, например, в доступной среде начали раньше и успели сделать побольше. Хотя в других регионах – свои победы. Нижегородская организация знаменита собственными инвалидными предприятиями и законодательской деятельностью – это плюс. Чтобы добиться такого, председатель, правление организации должны ударно поработать. С другой стороны, у нас более развит социальный транспорт – мы проехали по многим регионам и можем это точно утверждать. К примеру, в Тольятти люди могут заказать социальное такси пару раз в месяц. А мы, начав в 1994 году, сегодня можем предложить человеку такси даже два раза в день, чтобы он ездил на работу и на учебу. У нас этот транспорт работает не при социальной организации, как у многих, а при ГО ВОИ – все заявки проходят через нас. Есть пункт по приему заявок и на нашем сайте. Эта часть работы – туристическое направление. Другая его часть – наши автопробеги.

– Отличаются ли автопробеги год от года? В ответе на этот вопрос члены экипажей единодушны:

– Очень отличаются! Так же, как год от года отличается отношение общества к инвалидам.

С каждым годом автопробегам все больше поддержки. Не только финансовой, но и организационной. Например, поддержки с бронью в гостиницах. В прежние годы участники искали

гостиницы с доступными услугами сами. В этом году помогает министерство социальной политики. А ведь это очень важно: организовать отдых человеку с проблемами опорно-двигательного аппарата, проделавшему такой нелегкий долгий путь.

Прочитываем и Александра Бавельского в одной из газетных публикаций:

– В прошлом были серьезные волнения на переправе в Крым, были опасения, что мы не сможем преодолеть ее вовремя. Опыт пробегов научил нас пониманию того, как все надо четко организовать. Ведь таким туризмом, когда требуются специальные условия для проживания людей с ограниченными возможностями здоровья, их питания и так далее, мало кто занимается. Сейчас мы уже хорошо знали друг друга, понимали требования, которые к нам предъявляют, кто за что отвечает. Ни одного неприятного инцидента не было.

Нижегородцы внимательно слушали столичных соседей. Нижегородская организация ВОИ тоже планирует свой автопробег – по местам, связанным с Александром Невским. Автопробегов с исторической тематикой в региональных организациях ВОИ еще не было, поэтому мероприятие обещает быть очень интересным и захватывающим.

Гости говорили и о ценности моральной поддержки подобных акций. Участники автопробега рассказывали, как встречали и провожали их в разных концах России. Особенно запоминающимся было напутствие председателя ВОИ, депутата Государственной думы РФ Михаила Терентьева на торжественной церемонии проводов автопробега на Поклонной горе. По мнению лидера ВОИ автопробег служит популяризации деятельности ВОИ, а также развитию автотуризма для людей с инвалидностью в регионах России.

И танки, и инвалидки

В Нижнем Новгороде участников автопробега еще ждала интереснейшая экскурсия в музей Горьковского автозавода. Судя по тому, с каким вниманием слушали гости материал, с каким волнением осматривали и трогали действующие образцы продукции гиганта отечественного машиностроения XX века, автозаводцы произвели на москвичей неизгладимое впечатление.

Не только сами водители, но и практически профессиональные механики, прекрасно разбирающиеся в устройстве авто-

мобиля, участники автопробега задавали столько вопросов по технической части, что изумили своей осведомленностью даже опытного экскурсовода.

«Победы», «Волги», «Чайки», «ГАЗы», танки, «Газели» – постоянно действующая выставка автомобилей поразила гостей.

– Ничего подобного из Интернета не почерпнешь, – говорили они, высказывая слова благодарности организатору мероприятий на нижегородском отрезке пути, в две ночи и целые сутки между ними, Эдуарду Житухину.

Особенно поразил опорников-автомобилистов тот факт, что Горьковский автозавод, оказываясь, выпускал и машины для инвалидов. У экземпляра этой двухместной малолитражки группа ходила особенно долго, осматривая его со всех сторон, открывая и закрывая все, что можно было открыть и закрыть, фотографируя и анфас и в профиль. Самые смелые даже посидели на месте водителя, когда экскурсовод увела часть группы к другим экспонатам. Что за машина заинтересовала участников всероссийского автопробега?

Об этом расскажем читателям.

В середине 50-х годов века в ЦК КПСС пришло письмо: трудящиеся Советского Союза просили партию о создании транспортного средства для инвалидов – как альтернативу инвалидным мотоколяскам. Дали задание Горьковскому автозаводу: создать малолитражный компактный автомобиль, который мог бы передвигаться по проселочным дорогам. Разработку проекта поручили инженеру Николаю Юшманову, который позже построил знаменитую «Чайку». ГАЗ-18 и внешне выглядел как сильно уменьшенная в размерах «Победа». Ему поставили закрытый цельнометаллический кузов. Несмотря на малые габариты получился относительно просторный салон. Такого невиданного комфорта удалось добиться потому, что уже на этапе обсуждения модели к участию в разработке привлекли инвалидов с разными увечьями – автомобиль должен был подходить всем и каждому. Машине поставили двигатель в 18 лошадиных сил – очень приличная мощность. Мотор работал в паре с трехступенчатой автоматической трансмиссией на базе гидротрансформатора от автомобиля ГАЗ-21 – а ведь подобные технологии для двигателей маленького объема в то время почти не применялись. Это решение позволило обойтись без педали или рычага

сцепления и значительно снизить число переключений – для инвалида это имело очень большое значение. Двигатель расположили сзади, отделив его от кресел легким откидывающимся кожухом – при необходимости водитель или пассажир могли, не вставая с места, что-то в нем починить. Через три года после получения задания по письму – в 1958-м из ангара завода выкатили два завершённых экземпляра ГАЗ-18.

Но малолитражному автомобилю не повезло попасть в серию. Выделенных средств не хватило на покрытие расходов массового производства. Тем более, на заводах МЗМА и НАМИ уже вовсю шла разработка другой малолитражки – «Москвича-444», прообразом ГАЗ-965.

Одну из двух машин отдали инвалиду войны Б.Б. Котельникову – начальнику экспериментального цеха ГАЗа. Борис Борисович ездил на той «маленькой «Волге» многие годы. А вот второй экземпляр – ярко желтый автомобильчик – до сих пор стоит в музее Горьковского автомобильного завода.

Давайте жить дружно!

В программу встреч этих дней входило и автобусное путешествие по историческим местам Нижнего Новгорода. За это Нижегородскому областному правлению ВОИ высказана отдельная благодарность. Столичные гости признались, что владели весьма скудными сведениями об истории и современности соседа – многомиллионника. И в очередной раз убедились: богата Россия могучими поселениями и достойными людьми, если они живут дружно.

На торжественном обеде в честь гостей Эдуард Александрович Житухин вручил Почетные грамоты постоянным участникам автопробега по городам России, внесшим значительный вклад в сбор материалов для ВОИ. А самые активные получили из рук председателя Почетные знаки с именем Александра Невского. «За две тысячи километров безбарьерной среды в наших соседских отношениях!» так – шутливо высказались гости.

А юный штурман Даниил Алешко увез из знаменитого центра отечественного машиностроения черную «Чайку» – крошечную копию всемирно известного автомобиля из личной коллекции Эдуарда Житухина.

Лариса АНДРЕЮШИНА
Фото автора

