



Андрій ВОВЧАК

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО НАРОДНОГО ТРАНСПОРТУ: ФЕНОМЕН «ДИГИ».

На матеріалах експедицій

у Західну Бойківщину

(Турківський р-н Львівської обл.,
2008—2009 рр.)

Розглядається феномен народотехнічної думки та господарсько-виробничої діяльності сільського населення Західної Бойківщини другої половини ХХ — початку ХХІ ст. — конструювання самохідних транспортних засобів, які на досліджуваній території називалися «дига». У технічній характеристиці «диг» головну увагу зосереджено на типових способах — рішеннях і мотивації комплектування, розміщення, загалом пристосування на саморобних машинах агрегатів і механізмів від серійної автомобільної, тракторної та іншої техніки. Також зроблено спробу з'ясувати час і причини появи саморобних самохідних машин у досліджуваній околиці, виявити «винахідників» «диг»; простежено еволюцію різних типів саморобних машин, особливості їх продукування, тенденції сучасного розвитку феномену.

Ключові слова: народотехнічна думка, народний транспорт, саморобний самохідний транспортний засіб, «дига», народний майстер, Західна Бойківщина, майстер Роман Мотичак.

© Р. ЧМЕЛИК, 2011

Для українського села з його ще й досі фактично напівнатуральним способом господарювання, де кожна сім'я є одночасно і родинною, і трудовою спільнотою, що забезпечує чимало своїх потреб сільськогосподарським виробництвом, присутність у майже кожному дворі якогось транспортного господарського засобу не є дивиною. Це і традиційний чотириколісний віз, який із занепадом наприкінці 1980-х рр. колгоспної системи та ліквідацією заборони на індивідуальне господарювання навіть було зазнав своєрідного ренесансу, і старі великі трактори та вантажівки, що залишилися від розділення колгоспного майна, і нова мінітехніка: мінітрактори, мотоблоки, мотоплуги, мотокосарки і таке інше. Ну і не без того, щоби в селі не знайшлося ще й одногодвох умільців, які власноруч змайстрували собі самохідний засіб, що найчастіше нагадує і функціонально замінює тракторця.

Однак така велика кількість і різноманітність власне саморобного самохідного транспорту, яку трапилось нам побачити у названій місцевості, для мене та й для інших учасників фольклористичної експедиції, які в липні 2008 р. прибули у с. Лімну Турківського р-ну, стала несподіванкою. Зазначена експедиція відбувалася в рамках щорічних студентських фольклористичних практик Кафедри української фольклористики Львівського національного університету імені Івана Франка і мала на меті комплексну фіксацію фольклорної традиції групи сіл: Лопушанка — Хащів — Лімна — Бережок — Жукотин — Вовче — Присліп Турківського р-ну Львівської обл. Головний акцент під час підготовки і проведення експедиції було зроблено на уснословесній та народно-музичній культурі, зрозуміло, в їхніх зв'язках зі світоглядом, обрядовістю, побутовим життям народу. Народотрадиційного транспорту серед дослідницьких об'єктів у програмі експедиційної роботи не було, проте вже через кілька днів усі учасники експедиції мали нагоду спостерігати за «дигами» (а саме так називають там ці саморобні транспортні засоби) чи не в кожному із зазначених сіл, а власники цифрових фотокамер з цікавістю і не без гордості демонстрували численні фотографії цих машин у найрізноманітніших ракурсах.

Усе це мимоволі загострювало нашу увагу до диг, а щоденне, хоч, здебільшого, і принагідне накопичення відомостей все більше переконувало в тому, що перед нами специфічне явище сучасної господарсько-побутової культури українського горянина,



Іл. 1. Микола Мотичак, 1943 р. н.

яке такої уваги вартує. Та лише наприкінці експедиції мені вдалося викроїти трішки часу із нашої досить щільної робочої програми і провести кілька розмов на цю тему. Моїми першими респондентами стали Микола (іл. 1)¹ та Роман (іл. 2) Мотичаки зі села Лімна — батько і син, конструктори власних диг (відповідно у 1973 та 2008 рр.). Завдячуючи їхній прихильності та вражаючій компетентності у технічній справі, я в загальних рисах ознайомився з традицією виготовлення самохідних машин, поспілкувався, зокрема, із Федором Цюро (з Лімни), одним з перших майстрів диг в околиці. Зрозуміло, що так нашвидкуруч і без спеціальної підготовки призначеного матеріалу для підготовки публікації виявилось недостатньо, тому вже невдовзі (у травні 2009 р.) я здійснив повторний тематичний виїзд, який теж став можливим за підтримки добродіїв Мотичаків. Роман Мотичак присвятив мені добрих півтора дні і власним авто возив до майстрів, які, на його думку, виготовили цікаві диги та інші саморобні машини. Тут його дійсно бездоганне знання серійних агрегатів, можливих конструкцій диг, його вміння контактувати з людьми дали змогу досить оперативно зібрати багато цікавої інформації: за неповних два дні нам вдалося поспілкуватися з 10 майстрами, об-

¹ Усі фотографії, використані у статті, є авторські, А. Вовчака, зроблені у 2008—2009 рр. у с. Лімна Турківського р-ну Львівської обл. — *Прим. Ред.*

стежити 13 саморобних машин (загалом було записано 11 сеансів і зроблено 201 фото)². Вважаю своїм обов'язком висловити щирю подяку добродіям Романові та Миколі Мотичакам за допомогу, а також подякувати всім майстрам, які охоче поділилися своїм досвідом виготовлення саморобних автомобілів.

Зібрані відомості і лягли в основу цієї публікації, яку розглядаю як спробу закреслити новий об'єкт народнотрадиційних досліджень, а також привернути ширшу увагу до цікавого феномена народної культури українців.

Походження і значення слова «дига»

Найпоширенішою сьогодні назвою аналізованих саморобних транспортних засобів у досліджуваній околиці є слово «дига». В академічних словниках української мови цього слова виявити не вдалося, натомість в «Етимологічному словнику української мови» (К., 1985) знаходимо дієслівні форми з подібним коренем: «диготати» і «дигтіти» [15, с. 68], які можуть пролити світло на його значення. Цюправда, ці два слова автори етимологічного словника запозичили аж з «Малоруско-німецького словара» Євгена Желехівського (Львів, 1886) [20]³, який руські «диготати», «дигтіти» переклав німецьким «zucken» [20, с. 181], переклавши яке сучасною українською мовою, автори етимологічного словника і отримали значення «здригатися, дрижати». Примітно, що приблизно у той же час, коли Є. Желехівський та О. Партицький в Україні, Владімір Даль зафіксував подібне слово у сибірському слов'янському лексиконі — «дыгать», правда з дещо відмінним зна-

² Вважаю своїм обов'язком висловити щирю подяку добродіям Романові та Миколі Мотичакам за допомогу, а також подякувати всім майстрам, які охоче поділилися своїм досвідом виготовлення саморобних автомобілів. Також хочу подякувати пані Уляні Парубій, співробітнику кафедри української фольклористики Львівського національного університету імені Івана Франка, за транспортну допомогу в організації виїзду, і панові Василю Василькову, головному редакторові турківської районної газети «Бойківщина» за бездоганне облаштування нашого побуту.

³ А він, у свою чергу, зі «Словаря немецко-русского» Омеяна Партицького (Львів, 1867) [23]. Серед джерел наповнення свого словника О. Партицький називає і власні польові зібрання «у горах»: «...крім того збирав я слова народні в наших горах и на Буковині і переписувався з людьми свідущими руського язика; наконець получав я и різні збірки народних слів... [22, с. IV].

ченням: «гнуться, шататься, качаться, колебаться под тяжестью, сдавать под гнетом или напором, не устивать, не сдерживать» [14, с. 506]⁴. Загально-визнаної етимології, як зазначено в «Етимологічному словнику української мови», слова «диготати» і «дигтіти» мають, «можливо, запозичення з польської мови...» [15, с. 68]. У польській мові початку ХХ ст. маємо низку подібних слів — Олександр Брюкнер подає: *dyg, dyga, dygać, dygnąć, dygotać*, а також *dygat'* (з важливою для нас приміткою про поширення «*tylko u nas i na Rusi*»), які фактично несуть дві групи значень: 1) «дрижати», «трястися» («*kolano dygoscе*») і 2) «згинатися», «присідати», «кланятися» [25, с. 106]⁵. Словниковий матеріал, отже, дає змогу сконстатувати, що в середині ХІХ — у 30-х рр. ХХ ст. в західноукраїнських діалектах побутували слова «диготати», «дигтіти», «дигать»⁶ зі значенням «дрижати, здригатися, трястися», і припустити, що саме вони спричинилися у 1970—1980-х рр. до утворення слова «дига» (фактично віродившись у ньому) на позначення тряскового саморобного транспорту з гомінкими двигуном та елементами кузова.

Значно більше, ніж науковців, генеза слова «дига» цікавить народне середовище, про що свідчить розмаїття народних версій його походження та жваві дискусії про їх правдивість, які майже завжди виникали під час наших зустрічей з майстрами цих машин. На запитання, що означає слово «дига», мені вдалося почути, зокрема, такі версії. Згідно з першою, слово утворилося шляхом звуконаслідування характерного шуму роботи дизельного двигуна: «...Від слова «диг-диг», мотор там працює, так» [1, с. 4]; «...Сама робота дизельного мотора, як кажуть — «диг-диг-диг-диг» і так далі... Сам двотактний рух клапанів створює такий, ніби



Іл. 2. Роман Мотичак, 1969 р. н.

[шум]» [3, с. 4]. Маємо приклади і точного народного «документування» факту появи слова вказівкою низки «реальних» подій, осіб і предметів (як у народних переказах): «Р-1): Та чому. То від малейшого хлопця пішло. Такий був Толік, а в них було зроблений, во його батько робив дигу, то він робив з «зідика». Такий був «зідик»⁷. І «зідик», коли завели, то він такво робив: «диг-диг-диг», а маленька дітина, десь три роки, в штири, і він бігав: «О, поїхав тато, диг-диг-диг!». Ой, і так пішов «диг-диг-диг», з тих пор пішов «диг-диг» [11, с. 6].

Наступна версія представляє вельми давній і поширений у народних уявленнях спосіб появи тої чи тої назви якоїсь речі, істоти, явища, коли їх хтось так назвав (і при цьому не суттєво, чи є зрозумілим значення цієї назви)⁸: «Р-1): Десь ніби кажуть, що в Жукотині жінка якась каже, що то лізе, як дига» [1, с. 4]⁹. В устах Ярослава Тирика, ди-

⁴ Словник В. Даля виходив упродовж 1863—1866 років.

⁵ Словник побачив світ 1927 року.

⁶ Примітно, що українські слова «диготати» і «дигтіти» зі значенням «*zucken*» знаходимо також у словнику німця Макса Фасмера [26, с. 384], який готував свій «*Russisches Etymologisches Wörterbuch*» (вийшов друком у 1953—1958 рр.) головню перед Другою світовою війною. Дещо дивно, що ці слова потрапили у німецький словник, але «змогли» уникнути згодом «Словника сучасної української мови» (К., 1970—1980). У російському перекладі словника М. Фасмера замість слова «дигтіти» подано «диготіти» [24, с. 557].

⁷ Р-1): ...«зідики» такі були, крутили десь там якусь січкарню, такі були мотори. Р-2): Стаціонарні [двигуни], «Зід»... [1, с. 5].

⁸ Порівняй, для прикладу, біблійний мотив про те, як Адам на початку світу називав живі створіння [Бут. 2 : 19—20].

⁹ Ця версія пояснення, у якій пояснювальне слово так і залишається незрозумілим моїм респондентам, чи не вказує на походження слова «дига» від вже цілком забутих молодшим поколінням архаїзмів «диготати, дигтіти», які ще пам'ятала ця «якась жінка».

ректора середньої школи у Лімній, подібна версія зазнала вже відповідної раціоналізації (той, хто назвав дигу цим словом, просто щось не зрозумів, недочув, перекрутив): «Р-1): Я вважаю, що через трохи неграмотність чоловіка, який просто [не] знав, що то дизельний мотор, і сказав, що то є «дига», і всьо...» [3, с. 4].

Побутуючи сьогодні в досліджуваних селах як загальна назва для всіх самородних самохідних машин, слово «дига», однак, з'явилося вже пізніше, власне з появою диг з дизельним двигуном (від трактора), у цьому одноставній всі опитані респонденти: «Р-1): ...То пізніше [назва] «дига» ся з'явила, вже почали робити більші такі, інакшої конструкції, на чотирьох колічках робили вже. Ну то-то вже якось назвали «дигов»... [2, с. 5]. Появу окремої назви респонденти пов'язують з іншим типом диг, які вже набули масового поширення, — це чотириколісні машини з мотоциклетним двигуном (найчастіше від «інвалідки», легкового автомобіля з мотоциклетним двигуном, який надавали інвалідам-ветеранам як соціальну допомогу): «Р-1): ...Справа такого роду, що не зразу диги почали називати. Називали «драндулет», «трамбулянка»... І ще назва була «тарадайка», називали, дехто називав «тарадайка» [1, с. 4—5]; «Р-1): ... «Трандилет», та ніби зараз говорять «дига», але то «трандилет» всьо їдно, то є «трандилет». Шо є «іжаківий» мотор, ІЖа [тобто, від мотоцикла марки ІЖ], то є «трандилет». Але кажуть, то слабе, то «трандилет». То ніч не варте. Але почалося з того...» [3, с. 4]; «Р-2): На Дрогобиччині кажуть... «тарадайка» або «біда». Ну то було, я казав, що то дійсно була біда, бо то людська була біда» [2, с. 5]. Вказані як місцеві назви «драндулет» («трандилет») і «трамбулянка», а також дрогобицькі (за словами респондента) варіанти «тарадайка» і «біда» не є новиною в українській традиційній транспортній термінології, а використовувалися вже здавна на позначення найпростіших видів колісного несамохідного транспорту — різних візків, тачок тощо¹⁰. Слова «драндулет», «тарадайка» і особливо «біда» у сучасному побутовому мовленні і конкретно вжиті як назва самородних машин несуть досить відчутний зневажливий чи щонайменше насмішкуватий

¹⁰ Порівняй, для прикладу, гуцульську назву одноосевого двоколісного возика «тарадайка» [13, с. 161].

відтінок значення, підкреслюючи якусь неадаптивність, недосконалість речі, механізму.

Передумови появи диг

Поява диг як явища господарсько-виробничої діяльності українського горянина окресленого регіону другої половини ХХ ст. була наслідком кількох тісно переплечених між собою факторів, які, якщо приглянутись до них ближче, водночас і взаємно заперечують один одного. Адже, з одного боку, на прикладі диг можемо доглядити риси дальших еволюційних змін традиційного народного транспорту й поступального розвитку народної технічної думки, звісно, істотно прискорених й до невпізнання урізноманітнених нечуваним перед тим науково-технічним прогресом ХХ століття. А з іншого, самі респонденти появу цих самородних транспортних засобів пов'язують із тими деструктивними змінами, яких зазнало традиційне народне господарство карпатського українця у другій половині ХХ ст. внаслідок руйнування окупаційним радянським режимом індивідуального сільгоспвиробництва і запровадження таких варварських форм господарювання, як колгоспи та радгоспи. Заснування «колективних господарств» на Турківщині, як і скрізь по Україні, відбувалося за однією й тією ж репресивною схемою, основним заходом якої було примусове відчуження засобів виробництва: знарядь праці, приміщень, у т. ч. транспорту й тягової сили: «Р-1): ...Бо в 49-му році заснували колгосп в нас, пізно вже, вже в кінці. Я пішов в перший клас. Коня забрали, в нас були два вози, то один віз тато, гірший, здав в колгосп, і коня, а ліпший віз лишив собі, то я пам'ятаю, що ше тато тігав коровами, треба було щось привезти, навіть орали коровами. І дуже багато людей орали [коровами], тому що коня не було, коня колгосп забрав... Ну треба на зиму якогось гілля привезти, хмизу, розумієте, ну як, на плечах носили. Поки [тато] був сильніший, носив на плечах, сіно на плечах. Пам'ятаю, з моєю мамою то вони постійно тягали, розумієте, то тяжка праця була...» [1, с. 14—15]. Позбавлення селянина власної тягової сили і транспортних засобів робило його цілком залежним від колгоспу і мало перетворити невдовзі у новітнього безвольного кріпака: «Бо з безвиході, з безвиході. З безвихідного положення [робили диги], тому що було так: колгосп, бригадір, як'ись 'му дав на лапу, дав'ись 'му, напоїв, накормив, напоїв, і то не раз, то тобі дав коней щось зробити. Як'ись був в «чорнім списку», то червіль місяць, я ко-

лись, ... третього червня я хіба картоплю садив. Люди вже обробляли, вже з землі вилізла, а я хіба садив. Бо я впав у чорний список» [4, с. 7].

Із появою у колгоспах техніки, яка поступово почала витісняти живу тяглову силу (головно коней), становище селян з індивідуальними господарськими роботами не лише не полегшало, але ще й ускладнилося. Якщо отримати (за тодішньою термінологією «виписати») колгоспного коня для короткотривалої підмоги у власному господарстві загалом було легше, полагодивши цю справу з бригадиром без формальностей, то з технікою — тракторами і вантажівками — справа була куди важчою, враховуючи облік мотогодин, пального й інтенсивний графік самих робіт у колгоспах: «Р-1): Зв'язано то з тим, що коней в колгоспах стало менше, більше пішла техніка, вже трактори, ну і селянам тяжко було собі щось зробити: привезти дров там, ну таке всяке... Нічого не можна було [тримати, мається на увазі, коней], а якось треба було щось робити. А з колгоспу не завжди можна було взяти і трактор, і коня, бо то роботи було багато, і тому люди якось почали вже виходити з того положення по-своєму в нас, хто як може» [1, с. 4]. Саме в отій потребі — «якось дати собі раду» — і бачать опитані респонденти основну причину появи перших саморобних самохідних машин: «Р-1): ...Ну я вам кажу, що сама біда заставила селянина щось зробити своє, тягло якесь, розумієте, щоб полегшити собі життя. Я пам'ятаю, що як я зробив, мій батько сіяв, не було меж, як він тішився, розумієте», — згадує Микола Мотичак [1, с. 14]. Тому й так особливо припала йому до душі почута десь на Дрогобиччині назва цих машин — «бідá»: «Р-1): ...На Дрогобиччині і зараз називають, що то є «бідá», бо то була дійсно для селянина біда, розумієте, щоби вижити, то треба щось зробити, щось думати, робити якийсь мінітрактор, або щось подібне, якесь тягло» [1, с. 4]. На такому розумінні причини виникнення диг хочу наголосити, оскільки це однозначно позиціонує дигу як продукт і засіб господарсько-виробничої діяльності українського селянина й чітко відрізняє її від популярного серед совітських автолюбителів 1970—1980 рр. явища — конструювання різноманітних саморобних автомобілів, яке було своєрідним хобі цих людей, забавою у вільний час¹¹.

¹¹ Дивись, для прикладу, тогочасні річники технічних журналів «За рулем», «Юный техник» та ін.

Зі здобуттям Україною незалежності зникли заборони мати у приватній власності сільськогосподарську техніку, з'явився ринок такої техніки. Однак це, як бачимо, не лише не зупинило традицію виготовлення диг, але й навіть підштовхнуло до неї. Пересісти із саморобної техніки на серійну українському горянинові перешкодили, найперше, його низька купівельна спроможність (простіше — бідність, відсутність вільних коштів і оптимальних кредитів), а друге — відсутність такої техніки, яка б відповідала природно-географічним умовам та господарсько-економічним потребам краю (досить перспективні десь на початку 1990-х рр. думки про мінітехніку вітчизняного виробництва розбилися об економічну кризу кінця 90-х і згодом зникли разом з вітчизняними заводами). Під час нашої розмови Микола та Роман Мотичаки усно «протестували» найпоширеніші господарські машини і дійшли висновку, що «в Україні та й в Польщі не випускається нічого такого. Таких аналогів нема [як дига]» [1, с. 13]. Підмічені недоліки серійної техніки цікаві для нас як приклад праці сучасної народотехнічної думки над вирішенням господарсько-транспортної проблеми шляхом напрацювання власної моделі транспортно-го засобу: «Р-2): А дивіться, чому ми робимо [диги]? Тому що ГАЗ-50—66-ті, грузові машини — вони є, ну [ГАЗ-]66 ше йде добре для нашої місцевості, — він великий... Мені не треба такої техніки. [Мала вантажівка] — «газелька», вона не годиться. Вона низької посадки, вона на ресорах, вона на горах безпорадна... «Уазіки» бортові, вони по проходимості добре, але вони тоже на ресорах, там і рама слаба, і ресори слабі. Він на перекосах тоже не дає ради. Він перекинеться, то 100 процентів. Кабіна там тяжка, то воно не йде... «Волинянка» кузова не має. Ну там можна пару мішків закинути. Вона по проходимості добра тоже, але вона слаба, там мости слабі. Міст мусит бути великий, сильний. [У неї] колеса маленькі, в яму залізе, запорпається... Трактори зараз, я он бачив, по 10000 доларів. Так і можна було би і краще їх зробити за такі гроші. А трактор шо, трактор по горах він ну з косарков, з плугом поїде, а прицеп він не зможе потягнути, він буде буксувати. Великий трактор — МТЗ, потягне менший прицеп, але не буде кожен тримати трактор, бо то не треба... [Він і] поле толочить, то не колгоспні площі колись, шо вони косили. А Т-25 — він заслабий,



Іл. 3. Федір Цюро, 1928 р. н.

він в горах... менше потягне, ніж я на своїй [дизі] по-везу. Менше потягне, тому що він буде буксувати» [1, с. 13]. І в підсумку — «...приходиться робити шось отаке, отакого приблизно, як ми робимо, бо воно дійсно саме пока що практичне в нас. А шоби купити чогось такого — то нема» [1, с. 13].

Майстри диг

Лише згромадження достатньої кількості польового матеріалу дасть змогу також і критично прокоментувати таке важливе й водночас суперечливе в розумінні самих респондентів питання, як першість того чи того села чи майстра у «винайденні» диги. Зважаючи на технологічну складність і новизну виготовлення диг (у порівнянні з традиційними возами чи саньми), потребу спеціальних знань і навиків, інструментів та інших пристосувань, першими конструкторами саморобних транспортів на селах були чоловіки, які за своїм фахом мали тісний зв'язок з технікою, механізацією і самі володіли вже якимсь транспортним засобом (найчастіше мотоциклом, легковий автомобілі з'являться лише з 1970-х рр.): «Р-1): Хто був більше кмітливіший, зв'язаний з технікою, мав вже якийсь мотоцикл... Ну і хто був кмітливіший, почали собі робити такі диги...» [1, с. 4]. Микола і Роман Мотичаки першим таким майстром саморобних машин у Лімні й околиці назвали Федора Цюро (з 1928 р. н.) (іл. 3), який ще з 1948 р. працював на нафтових бу-

рових вишках і, як сам про себе розповів, «Р-1): ...Я вже працював на роботі, в нафторозвідці бурильщиком, я вже мав можливість і подумати, і зробити шось таке краще. Мав такий мотоцикл, з мотоцикла зробив такий самохід...» [2, с. 4]. Конструктором першої диги з мотоциклетним двигуном від «інвалідки», на переконання Ярослава Тирика, потрібно вважати Василя Дністряна з Лімни (іл. 4), який теж замолоду працював з технікою, а, маючи фізичну ваду (хвору ногу), змушений був хоч якось полегшити собі непросте життя на селі.

Із подальшим збільшенням у 1970—1980-х рр. на селах технічних професій (механік, шофер, слюсар) і зростанням відповідних знань (орієнтація предмета трудового навчання у сільських школах на вивчення основ водіння й експлуатації тракторів і вантажних автомобілів), з появою в індивідуальній власності легкових автомобілів і збільшенням кількості сільськогосподарської самохідної техніки у колгоспах — ідея конструювання саморобних машин отримала значний поштовх саме в сенсі технічно-інженерному й поступово захопила все чоловіче населення краю, яке умовно можемо поділити на три групи: 1) «власники диг» (які придбали собі саморобну машину чи замовили її виготовлення), 2) «майстри власних диг» (які власноруч конструювали свою дигу) і 3) «професійні майстри диг» (які виготовляють саморобні машини на продаж).

На жаль, сьогодні не володіємо жодними статистичними даними ані про власників, ані про майстрів диг, однак з власних спостережень можемо сказати, що кількість чоловіків, які власноруч виготовили собі дигу, є досить великою (у відношенні до всього чоловічого населення околиці) — принаймні 8 з 12 моїх респондентів (власників диг) змайстрували свою дигу самотужки. Хто власноруч конструює собі дигу, може скористатися основними концепціями й характеристиками машин попередників, розраховуючи при цьому, звісно, на ті головні компоненти майбутньої машини (двигун, мости, раму та ін.), які вдалося підшукати. У складніших питаннях, які найчастіше стосуються налаштування двигуна, паливної системи, встановлення високооберткових частин тощо звертаються за допомогою чи попросту замовляють виконання таких робіт у досвідченіших майстрів, які спеціалізуються на конструюванні диг і виготовляють їх «серійно». Зважаючи на те, що за совітського режиму будь-яка при-

ватна виробнича діяльність могла накликати кримінальне переслідування, професійне виготовлення диг, зрозуміло, не афішували. Оце небажання «видати» майстра відчувається ще й досі, коли охочіше розповідають про майстерність переважно вже покійних народних інженерів, але неохоче вказують на сучасних майстрів-професіоналів. Однак навіть загального огляду саморобних машин околиці вистачає, щоб помітити чітку типологію у їхній будові, яка є наслідком відносно тривалої діяльності низки «професійних» майстрів та їхніх «шкіл»-майстерень.

Коли зі здобуттям Української Незалежності були зліквідовані заборони й обмеження на приватну виробничу діяльність, ваникли надії, що справа виготовлення диг із заняття народнопрофесійного може піднятися до рівня офіційної підприємницької діяльності. Проте вже невдовзі такі спроби виявилися неуспішними: «Р-2): ...На тім ніхто не робить бізнесу, бо то не є така тема, що можна там зробити і заробити нормально» [1, с. 9]. На перешкоді стала неприбутковість цієї справи, спричинена головню вже згадуваною низькою купівельною спроможністю селянина. Адаже з-поміж усіх характеристик диги, які відрізняють її від серійного автомобіля, не на останньому місці ціниться й, відповідно, очікується її дешевша вартість. Із поступовим вичерпанням дешевих вживаних агрегатів і запасних частин ще від колгоспної та списаної військової техніки можливість отримати хоч якийсь прибуток за рахунок низької собівартості машини також зникла. «Р-1): Серійним [виробництвом], та то треба мати якийсь капітал, шоби почати щось зробити. А ту ж люди бідні, кождий так зразу такево де'с си могли якесь зелізо дістати, в металоломі мож було дістати колись, а зараз і то не мож. Р-3): Можу уточнити, що зараз то всьо йде по дорогих цінах, тоді... було ше за копійки, [тепер] всьо дороге, зробити, матеріали, електроди, то всьо зробити, порахувати і воно буде досить так, що заробітку нема великого... За велику ціну ніхто не купит, а заробити там, заробити яких тих 200, ну 500, ну навіть і 1000 гривнів, а поробити так як п'ять місяців, як я робив, то за п'ять місяців можна більше заробити. Нема ніякого матеріального [зиску]...» [2, с. 6]. Ось тому сьогодні таких майстрів, які б у повному сенсі професійно займалися виготовленням і сервісним обслуговуванням диг (тобто жили з такого виробництва), як зазначають респонденти, в околиці немає.



Іл. 4. Василь Дністрян, 1934 р. н.

«Р-2): ...Є ше пару хлопців в нас, що так можут зробити, що робе або на замовлення, або самі зроблять, а потім можуть продати, але то на тім не є щось великий заробіток... Ну є пару чоловік, що можуть робити, але так шоби серйозно, то професійно ніхто не займається» [1, с. 9]. Серед сучасних конструкторів диг, з рук яких вийшла не одна така машина, найчастіше називають Семена Дребути з Жукотина, але при цьому додають, що й він, знеохотившись, також вже закинув цю справу, отримавши державну роботу.

Типи диг

Переходячи до розмови про технічні характеристики, будову і функціональність диг, потрібно мати на увазі досить-таки тривалу (з огляду на стрімкі темпи науково-технічного прогресу сучасності) еволюцію цього явища — майже 50 років — в ході якої поставали різні типи цих саморобних машин. Зважаючи на поки що недостатню кількість джерельних публікацій і порівняльного матеріалу про диги, я, зрозуміло, зможу окреслити ці типи лише досить загально, ґрунтуючись головню на власних емпіричних даних (про невелику кількість машин зазначених типів: три-п'ять одиниць), на узагальненнях опитаних респондентів (особливо цінними міркуваннями про еволюцію і технічну типологію саморобних машин я завдячую п. Романові Мотичаку) та на експедиційних фотоматеріалах. Зрозуміло також, що дига цікавить нас як явище господарсько-виробничої діяльності селянина і як продукт народної технічної думки, тому,

відповідно, в технічній характеристиці цих саморобних машин ми можемо обмежити детальність технічного опису на рівні зазначення марок використаних у них агрегатів і механізмів (як ось двигуна, коробок передач, мостів тощо), не вдаючись до детальних характеристик цих агрегатів і механізмів (оскільки вони є серійного виготовлення, лише подекуди з незначними доробками майстрів), а головну увагу зосередити на типових (поширених) способах, рішеннях і мотивації їх комплектування, розміщення у дизі, що, власне, і є специфікою цих транспортних засобів.

Потрібно також наголосити, що в цій статті, зважаючи на обсяг, я змушений обмежитися оглядом так би мовити *універсальних диг* або, якщо застосувати до цих саморобних машин класифікацію вантажних автомобілів за характером їх використання, *диг загального призначення*, залишаючи поки що на боці не менш цікаву групу *саморобних спеціалізованих транспортних засобів*, що їх народні майстри власноруч конструюють спеціально для певних видів господарської діяльності (наприклад, диги-косарки для заготовлення сіна).

Використана у статті типологія диг загального призначення опирається на поширені в дослідженій околиці народнотехнічній класифікації саморобних самохідних машин. Визначальною ознакою, за якою опитані респонденти «класифікують» диги, є насамперед *тип двигуна*: розрізняють отже диги з мотоциклетними, тракторними (дизельними) двигунами та двигунами від легкових автомобілів (переважно карбюраторними). Їх часто так і називають за маркою двигуна: «дига Т-25» чи «дига Т-40» — це диги з тракторним двигуном. На диги з мотоциклетним двигуном частіше кажуть «дига з інвалідки», за поширеною в побуті назвою транспортного засобу, з якого використовували двигун, т. зв. мотоциляски. Другою важливою ознакою для народної «класифікації» диг є *кількість коліс* (розрізняють три і чотириколісні машини), але вона поступово втрачає свою актуальність, оскільки в останні 20 років триколісні диги фактично «зійшли з конвеєра», а розвиток народнотехнічної думки пішов шляхом конструювання чотириколісних, так би мовити, автомобілеподібних диг.

Отож, на основі призьбраного матеріалу у статті виокремлено й описано чотири типи саморобних самохідних машин досліджуваної території:

1. «Дига з мотоциклетним двигуном, триколісна». Машини цього типу ще додатково розподіляємо на два підтипи, головню за специфікою розміщення двигуна: 1.1. «Дига з поздовжнім розміщенням двигуна» та 1.2. «Дига з поперечним розміщенням двигуна».

2. «Дига з мотоциклетним двигуном, чотириколісна».

3. «Дига з тракторним двигуном, чотириколісна».

4. «Дига з двигуном від легкових автомобілів, чотириколісна».

Поряд із розглядом будови, технічних характеристик і практичного застосування диг кожного типу я також зробив спробу з'ясувати час їх появи, називаю імена перших і відомих, за свідченнями респондентів, майстрів, хоч водночас розумію, що вичерпно відповісти на ці питання можливо буде лише зі згромадженням достатньої кількості фактичного матеріалу.

«Перша» дига — до початків конструювання самохідних машин

Вельми символічним в історії традиційного народного транспорту Бойківщини середини ХХ ст. можна назвати факт, який різні респонденти кладуть як вихідний пункт еволюції диг у їхній околиці. Десь наприкінці 1950-х рр. Федір Цюро з Лімни встановив двигун внутрішнього згорання на традиційний драбинний віз, зробивши його таким чином самохідним. Сам транспортний засіб, зрозуміло, не зберігся, але зі спогадів його майстра можемо скласти собі приблизне уявлення про цей «винахід».

Властиво це був звичайний чотириколісний двохосьовий віз, у якому Ф. Цюро модифікував передок («передню теліжку»): дерев'яні вісь та колеса замінив на залізні, виготовивши їх власноруч. На цей передок він і прилаштував («ну так прикрутив його») мотоциклетний двигун (ИЖ-49), який через ланцюгову передачу обертав колесами: «... Там йшло через передачу, таяк в тракторі. Шестерня була така менша, потому більша, потому цепом ішло на той валік, що крутило колесо» [9, с. 4]. Важелі управління двигуном (газ, муфта щеплення, переключення передач) Ф. Цюро розмістив на дишлі («дишлику»), за який, власне, і «вів» свій самохідний транспортний засіб, ідучи поряд пішки та скеровуючи

його у потрібному напрямку. Оскільки диференціалу, зрозуміло, на такому саморобному мості бути не могло, то, щоб повернути, доводилося вимикати двигун: «Р-1): Диференціалу не було, і так просто одно колесо тягнуло, а другим кручав... а поворот робити, треба було одно виключати, щоб поворот якийсь робити...» [2, с. 5]. Але, незважаючи на таку недосконалість цієї «техніки», вона, як зазначає майстер, все ж давала селянинові якусь полегшу.

Цей, на перший погляд, блискучий перехідний тип (якщо так взагалі можна говорити на основі одного зафіксованого факту) поміж традиційним тягловим і новим самохідним транспортом, однак, виявився тупиковим. І сам майстер Ф. Цюро зазначав, що користувався своїм моторизованим возом недовго, переробивши його невдовзі у цілком іншу «техніку». Розвиток саморобних самохідних машин в околиці пішов іншим шляхом — шляхом переробки й пристосування серійних транспортних засобів, їх частин і агрегатів¹².

1. Тип «дига з мотоциклетним двигуном, триколісна»

Першим типом власне повноцінних самохідних саморобних машин стали триколісні транспортні засоби на базі мотоцикла: «Так, почалося з триколісних спочатку, і потім пішли чотириколісні, але і зараз ще трьохколісні мають туво, хтось використовує для косарки...» [12, с. 4]. Появу таких машин в околиці датують зламом 1950—1960-х рр. і пов'язують з ім'ям майстра Василя Дністряна. Свою першу триколісну дигу з мотоциклетним двигуном він змайстрував 1959 чи 1960 р. [6, с. 6]. У 1965 р. подібну машину (вона й досі на ходу і є, мабуть, однією з найдавніших збережених) сконструював Федір Цюро: «То було в 60-х, то десь коло 65-го року... В 65-тому році я вже їздив таков дигов, трьохколіснор» [9, с. 5].

За основними конструктивними характеристиками триколісні диги з мотоциклетним двигуном можна поділити на два підтипи, які умовно назовемо: 1) диги з поздовжнім (власне мотоциклетним) розміщенням двигуна та 2) диги з поперечним розміщенням двигуна відносно поздовжньої осі диги.

¹² Цюпрова, і сьогодні віз не втратив свого «зв'язку» з дигу, але залучають його лише для перевезення деяких видів вантажів — дерева, сіна — у вигляді своєрідного напівпричепа. Про це мова піде далі.

1.1. Підтип «дига з поздовжнім розміщенням двигуна» (іл. 5, 6, 7, 9, 10, 11)

Загальна будова диги. В основу конструкції цього типу диг покладено мотоцикл, властиво пів мотоцикла, без його задньої частини (заднього колеса та підвіски). Свій витвір майстер Ф. Цюро так і називає «мотоцикель».

Силовим рушієм таких диг є мотоциклетний **двигун**¹³ чи, радше, **силовий агрегат**, що в одному блоці об'єднує власне двигун (циліндропоршневу групу), моторну передачу, механізм зчеплення і коробку передач. На ранніх дигах цього типу, як дізнаємося зі спогадів чи бачимо на збережених зразках, встановлювали двигун, що «був під руками», часто це був «рідний» силовий агрегат того мотоцикла, який кляли в основу диги. Перша дига В. Дністряна, за спогадами М. Мотичака, була оснащена двигуном від мотоцикла «К-125»: «Р-2): «К-125» ще був. То були перші, спочатку Ковровський завод хіба працював, робив малі мотоцикли..., я ще мав «К-55», а вже потому «К-175» — то вже був такий з трошки більшим мотором. Но тото було ше з малого мотоцикла, я пам'ятаю, він мав такий малий мотоцикель [6, с. 4]. На дизі Федора Цюро, сконструйованій на базі мотоцикла «ИЖ-49», відповідно стояв серійно комплектуваний двигун «ИЖ-49» (іл. 5). Згодом у комплектуванні триколісних диг двигунами зазначилася навіть певна уніфікація: тут особливим попитом у місцевих майстрів користувалися двигуни від автомобілів-мотоколясок — т. зв. «інвалідок»¹⁴ (у різний час такі мотоколяски оснащувалися мотоциклетними двигунами «ИЖ-49», «ИЖ-56», «ИЖ-Планета-3»). Це було зумовлено головно доступністю та відносною надійністю цих двигунів у той час¹⁵. Серед їх переваг називають та-

¹³ Майстри часто переповідають про ті «початкові часи», коли для перших самохідних машин їхні творці намагалися прилаштувати невеликі двигуни внутрішнього згоряння стаціонарного типу (застосовувані у колгоспах для приводу різних сільськогосподарських механізмів, напр., січкарень).

¹⁴ Див. рубрики «Мотоколяска», «СМЗ С-3А», «СМЗ С-3Д» у додатку «Довідник серійних транспортних засобів» наприкінці публікації.

¹⁵ Двигун для «інвалідки» і запчастини до нього у 1970—1980-х рр. можна було придбати у магазині (в обласному чи районному центрі, звісно) або навіть замовити поштою. Це однозначно було вигідніше й доступніше,



Іл. 5. Дига з мотоциклетним двигуном (ИЖ-49), триколісна, без кузова. Майстер Федір Цюро, 1928 р. н.



Іл. 6. Дига з мотоциклетним двигуном (ИЖ-49), триколісна, з кузовом. Майстер Федір Цюро, 1928 р. н.

кож заводську систему примусового повітряного охолодження, дуже важливу за умови, що двигун

аніж купляти цілий мотоцикл, щоб розібрати його і використати лише двигун. У совітські часи саме завдяки такій відносній доступності, дешевизні і надійності механізми й агрегати «інвалідки» (силовий агрегат, диференціал з реверс-редуктором, рульовий механізм, гальма, підвіски та ін.) широко використовували також автолюбители для «гаражного» конструювання різноманітних мікроавтомобілів, трициклів, всюдиходів та іншої самохідної техніки, призначеної більше для розваги, відпочинку, туризму, менше для якихось серйозних господарських цілей. Технічні описи таких саморобок у великій кількості з'являлися на сторінках популярного тоді журналу «Моделист-Конструктор» аж до середини 1990-х років. Див. статтю «СМЗ С-3Д» у вільній інтернет-енциклопедії «Wikipedia» [31].

працював під навантаження, а при малій швидкості руху диги такого інтенсивного обдування повітрям, як у мотоциклі, не було. Відповідно, для звичайних мотоциклетних двигунів, встановлених на дигах, доводилося додатково конструювати примусове повітряне охолодження, яке почасти прилаштовували від згаданих мотоколясок або ж у вельми оригінальний спосіб виготовляли власноруч у вигляді невеликого вентилятора з приводом від колінчастого вала двигуна через два шківів і приводний пас. Загалом же названі мотоциклетні двигуни — це одноциліндрові двотактні карбюраторні двигуни з повітряним охолодженням: К-125 (робочий об'єм циліндра 123, 7 см³, максимальна потужність 4, 25 к. с. за 4600—4800 об/хв), К-175 (робочий об'єм циліндра 173, 7 см³, максимальна потужність 8, 0 к. с. за 5000—5200 об/хв), «Ковровець-175» (робочий об'єм циліндра 173, 7 см³, максимальна потужність різних модифікацій 8, 2—9, 5 к. с. за 5200—5400 об/хв) [21], «Восход» (робочий об'єм циліндра 173, 7 см³, максимальна потужність різних модифікацій 10—14 к. с. за 5200—5800 об/хв) [27], ИЖ-49 (робочий об'єм циліндра 346 см³, максимальна потужність 11, 5 к. с. за 4000 об/хв) [18], ИЖ-56 (робочий об'єм циліндра 346 см³, максимальна потужність 13 к. с. за 4200—4500 об/хв) [16], ИЖ-Планета-3 (робочий об'єм циліндра 346 см³, максимальна потужність 18 к. с. за 4200—4600 об/хв) [29]. Ніяких істотних змін у конструкцію двигуна та силового агрегату не вносили. Спосіб управління двигуном, як і загалом керування дигами також в основному залишалися «мотоциклетними». Ззовні цей триколісний транспортний засіб навіть дещо нагадує совітські серійні вантажні моторолери (марки «Муравей», наприклад), та проте він кардинально відрізняється від них своїми основними технічними характеристиками.

Трансмісія. Потужності мотоциклетного силового агрегату (дигуна й коробки передач) для сільськогосподарських робіт, звісно, було зовсім недостатньо. Цю проблему народні майстри вирішували головно, конструюючи для своїх диг особливу силову передачу. У перших дигах її конструкція, як дізнаємося зі спогадів самих майстрів, була доволі простою, зважаючи на відсутність і важкодоступність у той час автомобільних деталей і агрегатів. Крутний момент від ведучої зірочки мотоциклетного силового агрега-

ту за допомогою ланцюгової передачі передавався на велику зірку осі задніх привідних коліс: «Р-1): Мости не ставили ше, а ставили зубатку і через ланцюг то всьо тягнуло...» [5, с. 6]. Власне таку схему трансмісії застосував на своїй першій дизі В. Дністрян, використавши як ведучий задній міст міст із залізними колесами від кінної косарки. Як розповідав М. Мотичак: «Р-2): То була кінна косарка звичайна, він тоту косу відкинув, і пришилив там якось тото, він той привод приспособив, і тотой привод на таких залізних колесах. Але воно не мало диференціала і тяжко було дуже повертати. Але їхало, во їхав під ту гору..., аж туда в отой во ліс, отам на падйом, шпорами... То тоді не було. Не мож було задній міст дістати. Купити легкову машину не мож било, не то з неї міст. То вже тепер во списано, на металоломі є який хочеш міст, рами, всяке є» [6, с. 4, 8].

Саморобні машини з подібною конструкцією трансмісії виготовляли і в пізніші часи (вже багатіші на автомобільні деталі, до яких, правда, не кожен мав доступ). Мені вдалося сфотографувати одну таку дигу, сконструйовану на початку 1980-х рр. «спеціально хіба для вóрання» [8, с. 4], щоправда, була вона вже в цілком неробочому стані (іл. 8). Її майстер Николай Борис також застосував ведучий міст із головною ланцюговою передачею (щоправда, вже з диференціалом), всі три колеса виготовив власноруч із днищ великих металевих бочок: на передньому колесі наварив гребінь, щоб воно вгризалось у ґрунт і не ковзало на поворотах, а на задніх — поперечні «шпори», щоб машина не пробуксовувала на ґрунті. На своїй іншій дизі, виготовленій десь у середині 1970-х рр., В. Дністрян уже прилаштував заводський задній міст від мотоколяски (з відповідними колесами), значно досконаліший з технічного боку (зокрема давав змогу змінювати напрям руху диги вперед-назад, чого не було у машинах, розглянутих попередньо), однак малопотужний і ненадійний для використання на господарській машині (іл. 7).

Поряд із описаною простою трансмісією народні умільці вже невдовзі спрактикували на триколісних дигах з мотоциклетним двигуном і трансмісію значно складнішої конструкції, яка дуже добре зарекомендувала себе в багатолітній експлуатації, ставши фактично «класичною» для цього типу саморобних машин: чимало таких диг і досі справно функціонують, хоч деякі з них були виготовлені ще в 1960—



Іл. 7. Дига з мотоциклетним двигуном («інвалідка»), триколісна. Майстер Василь Дністрян, 1934 р. н.



Іл. 8. Дига триколісна. Майстер Николай Борис, 1955 р. н.

1980-х рр. До складу такої трансмісії окрім мотоциклетних зчеплення і коробки передач, які об'єднані в одному блоці з мотоциклетним двигуном, входять ланцюгова передача (змінена головна або задня передача трансмісії мотоцикла), спеціальна передавальна кутова коробка-редуктор, карданна передача і ведучий задній міст (іл. 5). Крутний момент і обертання від колінчастого вала мотоциклетного двигуна через зчеплення і коробку передач передається за допомогою ланцюга на кутову коробку, яка розташована за двигуном на початку розгалуження рами і переводить зусилля ланцюгової передачі (під прямим кутом) на карданний вал, який у свою чергу передає обертовий момент на ведучий задній міст і приводить у рух ведучі задні колеса. Кутову коробку добирали від різноманітної с/г техніки¹⁶ або виго-

¹⁶ «Р-1): І всьо, і то поставили на трьох колесах, углуву коробку ше поставили, бо там не виходила передача. Бо



Іл. 9. Дига з мотоциклетним двигуном («інвалідка»), триколісна. Майстер Микола Крупа, 1954 р. н.

товляли власноруч з готових шестерень [7, с. 4], враховуючи при цьому, щоб вона забезпечувала також задній хід диги і понижувала частоту обертання. Окрім того, високі оберти мотоциклетного двигуна зменшували, встановлюючи на ведений вал кутової коробки зірку більшого діаметру, ніж ведуча зірка двигуна: «Р-1): Тут за щот шестерень. Чим більшу шестерню ставиш, тим помаліше їде. Чим ставиш меншу шестерню на вуглову коробку, тоді буде скоріше іти, ну тому, в нас не треба швидкості, нам треба, щоб груз тягнуло» [7, с. 4]. Далі зменшення обертів відбувалося на головній передачі (на мості): «Сам міст понижає, міст має один до п'яти, коефіцієнт. П'ять оборотів за один оборот колеса» [9, с. 5]. Таким чином, досягали суттєвого зменшення високої частоти обертання мотоциклетного двигуна, так що швидкість диги при відповідному виборі передачі вдавалося понизити до швидкості нормального ходу людини. При цьому істотно збільшувалася крутний момент і тягове зусилля машини загалом. Саме тягова потужність і висока прохідність диги є предметом особливої гордості кожного її майстра. Федір Цюро з веселим гумором розповідав про свою машину: «Р-1): Та я виїжджаю гет на саму гору, на Магору¹⁷ виїжджаю. Ну, під 45 градусів можу піти [сміється]. Бо я собі так, як десь забуксує або шо, я не їду, я стаю си збоку, щоб легше було, і якщо десь трудно приходитьсья, як забуксує, хтось другий по-

там виходила на вугол передача. Поставили углову коробку, зняли з молотарки колгоспної, і всьо, то поклади...» [4, с. 4].

¹⁷ Гора Магура-Ломнеська поблизу с. Лопушанка, 1022 м [19].

пхає, а я збоку... їду, так щоб легше було. Я можу виїхати де-де потрібно» [2, с. 8].

На задній міст у досліджених зразках диг використовували ведучі задні мости від легкових автомобілів («Москвич-401», «Волга» ГАЗ-21 і 24, ГАЗ-69, УАЗ-452 чи 469), тобто т. зв. «легкі» мости, почасти модифікуючи їх. «Р-1): «Мости використовують задні з УАЗ'іка, «Волга» 21, «Волга» 24, УАЗ'іки, мости використовують на такі диги. Рідко були ту випадки, що ставили з ГАЗ-51 вкорочені мости, але то було велике, масивне, тяжке, вони себе не оправдали...» [12, с. 4]. З відповідних моделей автомобілів брали для диг і задні колеса.

Ходова частина. На досліджених зразках диг з поздовжнім розташуванням мотоциклетного двигуна простежуємо два конструктивно відмінні типи *рами*, хоч в обох і використовуються елементи заводської мотоциклетної рами. Однак у першому типі вона виконує більше допоміжну функцію: для кріплення двигуна, сидіння водія та підвіски переднього колеса. Основу такої рами творить цілком саморобна конструкція прямокутної форми і горизонтального розташування, яка й несе основне навантаження (іл. 8). Її виготовляли з металевих кутників, труб, смуг тощо, які з'єднували заклепками, болтами, згодом за допомогою електрозварювання: «Р-1): Та вже тамту [дигу] зробив, вугольніки такво вигинав в кузни... Тепер вертїти прийшлося, дрельки не було, світла не було, шоби так то. Р-2): Зварки не було. Р-1): Зварки не було, а всьо на зацьопки. Р-2): Шо тепер робити, а я свою робив, то я всьо на болтах, всьо на болтах, вертїв дирки. Іван мені дав електродриль. Я і корбов, а потім вже дриллю...» [6, с. 7]. У передній частині такої рами її поздовжні балки вигнуті доверху на зразок переднього підкосу мотоциклетної рами, зведені до купи і з'єднані з головкою мотоциклетної рами, в якій вварена рульова колонка переднього напрямного колеса (див.: іл. 8). У такий спосіб отримували досить жорстку конструкцію, яку підсилювали ще й додатковими поперечними і поздовжніми балками для розміщення двигуна, заднього моста, кузова (на дизі В. Дністряна з цією метою прилаштовано ще й фрагмент рами мотоколяски, див.: іл. 7).

У другому типі рам аналізованих диг заводська мотоциклетна рама (без підвіски заднього колеса) також залучена у саморобну рамну конструкцію, однак тут вона продовжує виконувати функцію важ-

ливого несучого елемента машини (іл. 5, 9). Тому її спереду всіляко підсилювали: наварювали кутники фактично по всій довжині, щоб вона не тріскала під навантаженням. Ця удосконалена мотоциклетна рама позаду двигуна переходить у саморобну (виготовлену з кутника чи швелера) розгалужену у формі рогачки раму, що закінчується піднятою майже до верхнього краю задніх коліс масивною поперечною балкою, під якою до самої рами нерухомо прилаштований задній міст (див.: іл. 5). Згадана поперечна балка є важливим елементом конструкції диги і виконує кілька функцій: у парі із поперечиною, яка знаходиться за сидінням диги на однаковій із нею висоті, вона використовується для кріплення невеликого дерев'яного кузова, що є у комплекті триколісної диги (іл. 6), а також призначена для приєднання до диги своєрідного напівпричепи, що нагадує традиційний віз (про це див. далі).

Переднє колесо, його *підвіску* (передню вилку) і *руль* на дигах аналізованого типу «залишали» від мотоцикла, інколи вилку підсилювали у той спосіб, що амортизатори попросту замінювали кутниками чи трубками (іл. 7, 8). На іл. 10 бачимо цікаве удосконалення способу *рульового керування* дигією. Оскільки керувати триколісною машиною особливо навантаженою та й ще на польових нерівних дорогах чи взагалі по бездоріжжю за допомогою мотоциклетного руля досить важко (руль вивертається з рук), майстер на фото встановив на свою дигу автомобільний рульовий механізм з рульовим колесом (найімовірніше, з передачею типу черв'як-ролик від вантажівки ГАЗ-51А чи 53А). Обертання керма у такому випадку передається на поворотну вилку напрямного колеса через черв'ячну передачу рульового механізму, тому повертати дигією стає значно легше й переднє колесо не вивертається на нерівностях дороги, а йде стійкіше. Мотоциклетний руль, щоправда, також залишено, адже на ньому розміщені деякі елементи управління двигуном (зокрема важіль муфти зчеплення), важіль ручного гальма переднього колеса.

Гальмова система триколісних диг з мотоциклетним двигуном складається переважно з робочого гальма: для зниження швидкості та зупинки диги використовують гальма, якими оснащений встановлений на дизі задній міст [7, с. 5]. Зрозуміло, що тут мова може йти лише про мости автомобільного по-



Іл. 10. Дига з мотоциклетним двигуном («інвалідка»), триколісна, з напівпричепом («телією»)

ходження, найчастіше це мости з колісним барабанним гальмовим механізмом із механічним чи гідравлічним приводом.

Кузов, спеціальне обладнання. Як уже було згадано, триколісні диги з мотоциклетним двигуном комплектували невеликим *кузовом* (див.: іл. 6). Його виготовляли власноруч з дощок у вигляді невеликого відкритого ящика («скриньки», за висловом Ф. Цюро), без заднього борту, як на дизі Ф. Цюро (іл. 6). Або ж навіть із відкидними заднім і боковими бортами — цілком на подібну бортової платформи вантажного автомобіля (див.: іл. 7). Такий кузов переважно робили вужчим від заднього моста і кріпили поміж колесами. Для диг із автомобільним заднім мостом це оптимальне розташування: робити кузов на ширину заднього моста із вирізами для коліс не було потреби, зважаючи на все-таки малу вантажопідйомність машини. А підносити кузов над колесами, на переконання респондентів, було небажано з погляду безпеки: машина втрачала стійкість на нерівній поверхні (про це див. далі).

Микола Крупа на свою триколісну дигу встановив також саморобну *лебідку* (іл. 9) — важливий допоміжний агрегат, більше поширений, щоправда, на потужних чотириколісних дигах з тракторним двигуном. Лебідку майстер застосовує двояко: переважно у лісі, щоб підтягнути зрізане дерево, особливо з такого місця, до якого важко під'їхати самою дигією. Або ж коли машина загрузла і не може самотужки вибратися з болота. Тоді її можна підтягнути лебідкою, зачепившись тросом з гаком за якусь міцну опору (напр., дерево). М. Крупа власноруч



Іл. 11. Дига з мотоциклетним двигуном, триколісна, з напівпричепом («телігою»)

змайстрував доволі складний привід, який забезпечував необхідну тяглову потужність лебідки, давав змогу вмикати і вимикати агрегат, намотувати і розмотувати трос. На час нашої розмови лебідка вже не функціонувала, оскільки її привід М. Крупа переобладнав для косарки (про цей привід та косарку див. нижче).

Уявлення про габаритні розміри (приблизні) триколісних диг з поздовжнім розміщенням мотоциклетного двигуна можна скласти на прикладі машини М. Крупи: довжина — 2530 мм, ширина (у задньому мості) — 1520 мм. База (відстань між осями) — 2100 мм.

1.2. Підтип «дига з поперечним розміщення двигуна» (іл. 12, 13)

Цікавим різновидом триколісної диги з мотоциклетним двигуном, який розвинувся в результаті дальших технічних пошуків з метою збільшення потужності машини, є моделі з цілком саморобною, виготовленою зі швелера (трапецієподібною, з підкосом над переднім колесом, як у мотоцикла) рамою, на якій мотоциклетний двигун (в аналізованих зразках марки «ИЖ» від мотоколяски) розташований впоперек до повздовжньої осі рами під лавоподібним сидінням із незначним зміщенням від середини машини до переднього колеса. Власне ця зміна розташування двигуна (його переміщення з передка машини ближче до середини, і, відповідно, розподіл його ваги, яка у попередньому типі диг тиснула головню на передне колесо, через раму на всі три колеса) вважається цінним технічним рішенням, що

особливо позитивно позначилося на прохідності машини: «Р-1): Страшна проходимость, мотор в нього під сиджиньом, шо тисне всьо назад... Р-2): ...А перед розгрузив, тому він і не буксує. Я тут так в своїй не міг зробити, а в його конструкції там можливо так» [1, с. 21].

Наступною істотною відмінністю у конструкції силової передачі цього підтипу диг є встановлення замість кутової коробки *другої повноцінної (багатоступінчастої) коробки передач* (в аналізованих зразках — чотириступінчаста вантажного автомобіля ГАЗ-51А), яка розташована на поперечних балках рами одразу за мотоциклетним двигуном і з'єднана з ним короткою ланцюговою передачею (з ведучої зірки двигуна ланцюг іде на зірку, встановлену на ведучому валу коробки передач). Саме таке конструктивне рішення трансмісії виявилось дуже вдалим і стало прикметною рисою кількох наступних типів диг, адже дві коробки передач, зменшуючи частоту обертання двигуна, але збільшуючи передаваний крутний момент, дають змогу отримати значну тяглову потужність машини навіть за умови встановлення малопотужного мотоциклетного чи іншого (напр., від малолітражних легкових автомобілів) двигуна. Це одна дуже корисна прикладна перевага такої конструкції приводу — можливість за допомогою двох коробок передач точно (малим кроком) і в широкому діапазоні маніпулювати швидкістю руху машини. Це необхідно для певних сільськогосподарських робіт, де важливо витримувати стабільну, переважно досить низьку швидкість (напр., для кошення трави за допомогою кінної косарки або виорювання картоплі кінним плужком, про це див. нижче).

Від другої коробки передач короткий карданний вал передає крутний момент на ведучий *задній міст*, що жорстко закріплений на рамі, та колеса. На цей тип диг теж підшукують «легкі» мости (від «Волги» ГАЗ-21, 24 та ГАЗ-69, УАЗ-469) і відповідні колеса. Роман Мотичак, щоправда, звернув увагу на конструкційний недолік розташування заднього моста в аналізованих зразках диг: «міст догори ногами повернутий» [12, с. 5]. Це зумовлене застосуванням на дигах лівим¹⁸ поперечним (відносно повздовжньої осі машини) розміщенням мотоциклетного двигуна, внаслідок чого на другу коробку передач подається

¹⁸ Тут маємо на увазі відносно його «мотоциклетного» розташування.

лівосторонній обертовий момент. Щоб дига їхала вперед, народним майстрам довелося повернути задній міст у вертикальній площині на 180° (іл. 12). Таке рішення, особливо для мостів з гіпоїдною головною передачею, зрозуміло, не є вдалим, оскільки міст переважно експлуатується в режимі «заднього ходу», тоді як зуб'я шестерень за своєю будовою мають збільшену навантажувальну здатність саме для «переднього ходу». «Але то не є добре..., тому що міст, він має гіпоїдну пару, він має силу, коли вони йдуть в той бік, там зуби так зроблені, що вони в один бік мають силу, так що на задній передачі легше урвати міст, ніж передній» [12, с. 5].

Істотно відрізняється також спосіб управління двигуном і керування цим підтипом диг, спостерігаємо тут цікаві комбінації: двигун, як уже було зазначено, розташований під сидінням своїм лівим боком до переду машини, і це дає змогу і надалі користуватися без великих незручностей педаллю для заведення двигуна з ноги та важелем переключення передач (цей важіль дещо перероблений, власне подовжений, щоб переключати передачі рукою). Досить доречно (проти руху машини) при такому розташуванні двигуна розмістився й отвір забору повітря для охолодження двигуна. Водночас у вільному просторі під ногами водія з'явилася змога розмістити ще й педалі (газу, муфти і гальма), які значно оптимізують управління двигуном і машиною загалом. Другою коробкою передач керують або її власним важелем (він знаходиться за сидінням і тоді водієві доводиться повертатися назад, щоб переключити швидкість) або ж розміщують ще один важіль перед сидінням і з'єднують їх жорсткою тягою (оскільки коробка знаходиться майже на середині поперечини рами, то і цей важіль теж вдається розташувати не вельми зручно, фактично між ногами водія, тому роблять його не вищим за саме сидіння) (див.: іл. 12). У дизі з Хашцева (іл. 12) бачимо ще й вдало прилаштований на підкосі рами зліва від керма важіль стоянкового гальма. Невеликий бак для пального прикріплено до спинки сидіння (його припіднято зумисне, щоб бензин самоплином поступав у двигун).

Керують таким підтипом диг за допомогою автомобільного рульового колеса, яке повертає переднім колесом через рульову передачу (від вантажівок ГАЗ-51А чи ГАЗ-53А) і коротку тягу (іл. 12). Цей спосіб керування, який ми спостерігали і на одному



Іл. 12. Дига з мотоциклетним двигуном («інвалідка»), триколісна, з «драбинами» для транспортування сіна

зразку диги з мотоциклетним розміщенням двигуна, для цього підтипу є вже необхідністю, оскільки така дига значно важча і потужніша: «Рульові колонки, бачите, ГАЗ-53 або ГАЗ-51, там схожі, через руль іде, рулем керує, то є легше, бо руки не болять, легше керувати, легше утримувати — то є один варіант» [12, с. 4]. Відповідно удосконалено і підвіску переднього колеса (передню вилку), яка лише формою нагадує мотоциклетну, але виготовлена з міцніших елементів. Як прокоментував Р. Мотичак: «Вилка ту не мотоциклетна, ту вилка є з циліндрів. Ту є звичайні штоки силові, гідравлічні штоки з сільськогосподарської техніки. Бачите, там просто залито масло всередину і закрито, і вони так за рахунок того масла так трошки амортизують...» [12, с. 4]. На дизі з Хашцева (іл. 12) використано ще колесо мотоциклетного типу (власне мотоциклетна шина і ще, може, обруч, а суцільнометалевий диск — саморобний), а на дизі з Лімни (іл. 13) бачимо вже масивніше автомобільне колесо: «...Колесо вже з УАЗ'іка, не на 15, на 16 [дюймів], то ГАЗ-69, старіший УАЗ'ік» [12, с. 4].

Поздовжні балки рами позаду другої коробки передач і над заднім мостом з'єднані припіднятими поперечними балками, що служать для кріплення невеликого кузова або передка драбинного воза (як і в попередньому підтипі диг).

Практичне застосування диг. Спектр застосування триколісної диги (обох підтипів) є досить широкий. На першому місці стоїть, звісно, *перевезення найрізноманітніших вантажів*. Для транспортування невеликої кількості розсипних вантажів (таких як камінь, глина, гній тощо) чи фасованих у



Іл. 13. Дига з мотоциклетним двигуном («інвалідка»), триколісна, з «драбинами»

мішках використовують дерев'яний кузов (іл. 6). Значно збільшує об'єм і вантажопідйомність диги інший спосіб перевезення вантажів — за допомогою «теліги» — своєрідного напівпричепа, що нагадує традиційний віз без передка, але досить модернізований (металева вісь, гумові автомобільні колеса) (іл. 10—13). Для приєднання «теліги» до диги у спеціальний отвір посередині задньої поперечної балки рами диги вставляють поворотний брус — «вертлюг» [2, с. 4] чи «обертень» [7, с. 5], до якого за допомогою довгої круглої жердини («розвори») ¹⁹ приєднують на потрібній відстані «задню теліжку» (іл. 14). На насад і по боках кладуть дошки, якщо потрібно везти той же камінь, глину, гній чи фасований вантаж: «Р-1): Можна драбини класти, і можна класти таку дошку, во ту є та дошка, на таку дошку кидати гній, каміння, глину» [2, с. 7]. «Р-1): Складаю такий віз, як кіньми возиться, везу гній чи глину, чи каміння, чи шось такево. Альбо в скриньці, альбо на двох телігах, на двох телігах я ще більше беру грузу, як у скриньці» [2, с. 6]. «Р-1): Ну, півтора тонни зерна я тягнув, дорогою і до хати. Але телігою, возом» [7, с. 5]. Для перевезення сіна замість дощок на боковини кладуть досить довгі (на 4 метри) «драбини»: «Р-1):

¹⁹ У дизі Ф. Цюро бачимо модернізований спосіб кріплення «розвори» безпосередньо до «вертлюга» (іл. 14). М. Крупа для «розвори» передбачив під поперечною балкою рами ще окрему поличку, на якій вона кріпиться тим самим металевим шворнем, що й «вертлюг» (іл. 9).

...А якщо мені треба сіно везти, то я ставлю вертлюг, драбини і задню теліжку, таку як кіньми си возило, або таку гумову теліжку (на гумових колесах), ну і чотири, таково на чотири метри такі драбини, і кладу собі сіно і везу сіно... Та може везти стільки, коні тільки не візьмуть, скільки я тим візьму...» [2, с. 4] (іл. 10, 11). Дерево з лісу, пиломатеріали транспортують також за допомогою «теліги», однак її конструкція для таких перевезень дещо інша. Ліс буває різної довжини, переважно досить довгий (10—12 м і більше), тому «розвори» і «драбини» використовувати недоцільно. Колоди чи дошки вантажать на «вертлюг», встановлений на дизі, та на «теліжку», яку відкочують перед тим на потрібну довжину. Завантаживши дигу, колоди з переднього кінця охоплюють ланцюгом і закріплюють до «вертлюга», а з заднього так само закріплюють до «теліжки», «теліжку» можуть ще додатково з'єднати з дигою за допомогою буксирного троса, — таким чином утворюється своєрідний напівпричіп-розпуск: «Р-1): ...В ліс їду так само. Візьму задню телігу собі причепляю і в лісі собі розкладаю довжину, яку там [потрібно], яке там дерево везу, 10 метрів чи 12 метрів, кілька... Так кубік [1 м³] дерева я легонько там везу» ²⁰ [2, с. 4]. «Р-1): Вот я раньче нев тігав 17 метрів платви з ліса. Вот тев дигов [триколісною], бо в мене раньче на чотирьох [колесах] не било... А я знаю, скільки така платва має? Куба півтора, певно, має...» [7, с. 5].

Не менш важливим на господарстві й функціональне призначення такої диги як *тяглового засобу*, що замінив собою традиційну тяглову силу — коней і волів. Як запевняв Ф. Цюро, своєю дигою він також оре [мабуть, радше, виорює] і волоче, «впрягаючи» її замість коня у плуг, борону [2, с. 4]. Влітку триколісними дигами тягають кінні косарки, заготовляючи сіно. Відносно мала маса такої диги уможливає також її використання восени для виорювання картоплі, де важливо не затовкати родючий ґрунт: «Р-2): А хто має на трьох колесах, легку таку, з мотоциклів мотора, то має такі плужки саморобні, і тігають, один їде, а другий виорює собі бульбу... Кінні косарки тігають ше ними тоже, можуть косити. Борони тігають навесні. Навесні борони тігають, шоби землю почистити» [1, с. 7].

²⁰ 1 м³ свіжозрубаної сосни важить приблизно 870 кг, смереки — 810 кг [17, с. 222].

У контексті прикладного застосування триколісних мотоциклетних диг хочу ще зупинитися на цікавому прикладі спеціалізації цих загалом поліфункціональних машин. Ідеться про дигу Миколи Крупи (сконструйована близько 1989 р.), яку він кілька років тому (у 2006 р.) переобладнав на самохідну косарку (іл. 9). Для своєї машини майстер використав основні елементи заводської кінної косарки: власне косу, зуби, шатунний механізм, брус, пружинний амортизатор: «Р-1): То з кінної... То, вроді, з чеської..., ну коса з кінної підходить, зуб вже не підходить...» [7, с. 4]. Механізм приводу косарки розташований під рамою диги на додаткових поперечних балках. Для оперування самою косою прилаштовано складну систему важелів і тяг, які забезпечують опускання і піднімання коси (відповідно у положення кошення і транспортування), її стабільне горизонтальне розташування над поверхнею землі на різній висоті. Важіль із зубчиковим фіксатором дає змогу регулювати висоту коси малим кроком. Я був свідком, коли М. Крупа справно косив низеньку траву біля свого обійстя (іл. 9).

На особливу увагу заслуговує конструкція приводу косарки. Обертотий момент на косарку забирється з вхідного вала кутової коробки. Для цього на цей вал поряд із зіркою, на яку ланцюг передає обертотий момент від двигуна на коробку, встановлено додаткову, меншу за діаметром зірку. Наступним важливим елементом конструкції приводу є спеціальний вал позаду кутової коробки, на якому встановлені дві зірочки (мала, обертається вільно на валу, і велика, закріплена жорстко на валу), які у заблокованому положенні зірочки обертаються разом, а у розблокованому — незалежно. Блокують ці зірочки за допомогою важеля, яким пересувають шестірню, що рухається вздовж вала на шліцах і своїм зуб'ям заходить у зачеплення із внутрішнім зубчастим вінцем малої зірочки. Обертотий момент через ланцюг передається від малої зірочки кутової коробки на малу зірочку цього вала, а з великої зірочки вала — далі ланцюгом на кутову коробку косарки (її пристосовано від жатки комбайна, збільшує обертотий момент у 8 разів). Якщо зірочки вала розблоковані, тоді обертається лише мала зірочка, велика зірочка нерухома і косарка, отже, не працює, дигію можна їхати вперед-назад. Якщо заблокувати зірочки, то з початком руху диги починає працювати косарка. Косить



Іл. 14. Триколісна дига (з мотоциклетним двигуном ИЖ-49) з приєднаною «телігою». На фото майстер диги Федір Цюро, 1928 р. н.

М. Крупа лише на швидкості першої передачі: «Р-1): Тільки я кошу — включив мотор і першу [передачу], і тут собі помалу так вгору і вниз, і отак... вверх кошу і по рівному. Тут уже передачі не можна [переключати]... трясє сильно. Ту трактором трясє, а то таке...» [7, с. 5].

Така досить складна конструкція приводу косарки, заснована на зірочках і ланцюгових передачах, власне і дала змогу майстрові без жодних спеціальних технічних розрахунків, а головню шляхом спроб, добірання зірочок різного діаметру встановити оптимальну для кошення швидкість руху диги та зубів коси.

Ця самохідна косарка демонструє хорошу продуктивність: 60 сотиків (0, 6 га) поля М. Крупа може скосити за 3—4 год. («3—4 години, то так, спочивавши» [7, с. 5]), використавши для цього до 10 л бензину: «Р-1): ...Коло десять літрів на 60 сотиків... Так 8 [літрів]. Як яка місцевість, бо буває, що доверху, якщо по рівному, може і 8 спалити, якщо вверх, може і 10. Не більше 10. Від 7 до 10. То всьо тре, щоб поршнева добра була, карбюратор відрегульований...» [7, с. 7].

Саме у своєму функціональному застосуванні як самохідна косарка дига М. Крупи була відзначена на виставці саморобної техніки «Бойківська дига — 2007» (відбулася в м. Турка 28 липня 2007 р. в рамках Четвертих всесвітніх бойківських фестивалів «З чистих джерел»), де проводився огляд саморобних транспортних засобів майстрів турківської околиці²¹.

²¹ Коротку інформацію про виставку та цікаві фото представленої на ній техніки (матеріали надав організатор

Тип легкої триколісної диги, сконструйованої на основі найдоступнішого сільському населенню 1960—1970-х рр. серійного самохідного транспортного засобу — мотоцикла, виявився досить вдалим і продуктивним. За словами респондентів, він набув значного поширення в околиці: «Р-2): ...Таких диг було купа в селі... і зараз ще такими їздять дигами...» [3, с. 4], «Р-1): Диги такі є тут по селах» [7, с. 4]. На основі здобутих відомостей початок конструювання триколісних диг отже можна датувати зламом 1950—1960-х років. У 1959 чи 1960 р. першу в околиці триколісну дигу змайстрував В. Дністрянин. Майстер Ф. Цюро свою машину виготовив біля 1965 року [9, с. 5]. До цих машин придивлялися інші і за їх зразком намагалися змайструвати власні диги.

1. Фольклорний архів Кафедри української фольклористики імені акад. Філарета Колесси Львівського національного університету імені Івана Франка (далі — ФА КУФ). — Ф. ЕК. — Папка 12_2008vovko. — Од. зб. 12_2008vovko_seans24_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_2008vovko_seans24_audio01.wma (аудіозапис), 12_2008vovko_seans24_foto01—24.jpg (фото).
2. ФА КУФ. — Ф. ЕК. — Папка 12_2008vovko. — Од. зб. 12_2008vovko_seans26_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_2008vovko_seans26_audio01.wma (аудіозапис), 12_2008vovko_seans26_foto01—31.jpg (фото).
3. ФА КУФ. — Ф. ЕК. — Папка 12_2008vovko. — Од. зб. 12_2008vovko_seans27_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_2008vovko_seans27_audio01.wma (аудіозапис).
4. ФА КУФ. — Ф. Vovczak. — Папка 12_20090523vovczak. — Од. зб. 12_20090523vovczak_seans03_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_20090523vovczak_seans03_audio01.wma (аудіозапис), 12_20090523vovczak_seans03_foto01—13.jpg (фото).
5. ФА КУФ. — Ф. Vovczak. — Папка 12_20090523vovczak. — Од. зб. 12_20090523vovczak_seans04_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_20090523vovczak_seans04_audio01.wma (аудіозапис), 12_20090523vovczak_seans04_foto01—22.jpg (фото).
6. ФА КУФ. — Ф. Vovczak. — Папка 12_20090523vovczak. — Од. зб. 12_20090523vovczak_seans05_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_20090523vovczak_seans05_audio01.wma (аудіозапис), 12_20090523vovczak_seans05_foto01—03.jpg (фото).
7. ФА КУФ. — Ф. Vovczak. — Папка 12_20090523vovczak. — Од. зб. 12_20090523vovczak_seans06_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_20090523vovczak_seans06_audio01.wma (аудіозапис), 12_20090523vovczak_seans06_foto01—29.jpg (фото).
8. ФА КУФ. — Ф. Vovczak. — Папка 12_20090523vovczak. — Од. зб. 12_20090523vovczak_seans07_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_20090523vovczak_seans07_audio01.wma (аудіозапис), 12_20090523vovczak_seans07_foto01—27.jpg (фото).
9. ФА КУФ. — Ф. Vovczak. — Папка 12_20090523vovczak. — Од. зб. 12_20090523vovczak_seans08_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_20090523vovczak_seans08_audio01.wma (аудіозапис), 12_20090523vovczak_seans08_foto01—17.jpg (фото).
10. ФА КУФ. — Ф. Vovczak. — Папка 12_20090523vovczak. — Од. зб. 12_20090523vovczak_seans09_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_20090523vovczak_seans09_audio01.wma (аудіозапис), 12_20090523vovczak_seans09_foto01—30.jpg (фото).
11. ФА КУФ. — Ф. Vovczak. — Папка 12_20090523vovczak. — Од. зб. 12_20090523vovczak_seans10_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_20090523vovczak_seans10_audio01.wma (аудіозапис), 12_20090523vovczak_seans10_foto01—18.jpg (фото).
12. ФА КУФ. — Ф. Vovczak. — Папка 12_20090523vovczak. — Од. зб. 12_20090523vovczak_seans11_text01.doc (текстова транскрипція). Див. також: 12_20090523vovczak_seans11_audio01.wma (аудіозапис).
13. Гуцульщина: Історико-етнографічне дослідження. — К. : Наукова думка, 1987.
14. *Даль Владимир*. Толковый словарь живого великорусского языка / Владимир Даль. — М., 1955. — Т. I (А—З).
15. Етимологічний словник української мови. — К., 1985. — Т. II (Д—Копці).
16. *Исаев М.П.* Мотоциклы «ИЖ-56» и «ИЖ-Юпитер». Устройство, уход и обслуживание / М. Исаев, В. Забелин ; под общей ред. С.Я. Фишера и С.М. Теплякова. — Ижевск, 1961.
17. *Казиницкий М.И.* Справочник колхозного десятника-строителя / М. Казиницкий, Н. Плоткин, А. Толчинский и др. — М. : Трудрезервиздат, 1959.
18. Краткое описание и инструкция по уходу за мотоциклом ИЖ-49 / под ред. Л.А. Питомец. — Ижевск : Ижевский машиностроительный завод, 1951.
19. Львівська область: Карта / Мірило 1:200000. — К. : Військово-картографічна фабрика, 2000.
20. Малоруско-німецький словар / уложив Євгеній Желеховский, ц. к. професор гімназії в Станіславі. — Т. I (А—О). — Львів : З друкарні тов. им. Шевченка, 1886.
21. Мотоциклы К-125, К-175 и их модификации. Устройство, эксплуатация и каталог взаимозаменяемых деталей / изд. 2-е, переработанное и дополненное. — М. : Машиностроение, 1966.

виставки — районний інспектор держтехнагляду Борис Яворський) можна побачити на неофіційному сайті міста Турки «Карпатський край. Турківщина — серце бойківського краю» [30].

22. Партицький О. Передне слово / О. Партицький // Томъ I. — Випускъ II (Eingießen—L). — Deutsch-Ruthenisches Handwörterbuch von Emil Partyckij, Lehrer der ruth. Sprache und Literatur. — Erster Band (A—L). — Lemberg, 1867. — С. III—XVI.
23. Словарь немецко-русский. — Т. I. — Вип. II (Eingießen—L). — Deutsch-Ruthenisches Handwörterbuch von Emil Partyckij, Lehrer der ruth. Sprache und Literatur. — Erster Band (A—L). — Lemberg, 1867.
24. Фасмер Макс. Этимологический словарь русского языка / Макс Фасмер / перевод с немецкого и дополнения О.Н. Трубачева. — М., 1964. — Т. I (А—Д).
25. Brückner Aleksander. Słownik etymologiczny języka polskiego / Aleksander Brückner ; ze wstępem prof. dr Zenona Klemensiewiczza. — Warszawa, 1957.
26. Russisches Etymologisches Wörterbuch vom Max Vasmer. — Heidelberg, 1953. — Erster Band (A—K).
27. Восход (мотоцикл) // Википедия. Свободная энциклопедия / режим доступа — [http://ru.wikipedia.org/wiki/Восход_\(мотоцикл\)](http://ru.wikipedia.org/wiki/Восход_(мотоцикл)), вільний (20.01.2011 р.).
28. Двигатель ЗиД-4, 5 (УМЗ-5) / стационарные бензиновые двигатели производства СССР // Википедия. Свободная энциклопедия / режим доступа — http://ru.wikipedia.org/wiki/Стационарные_бензиновые_двигатели_производства_СССР, вільний (20.01.2011 р.).
29. Иж Планета // Википедия. Свободная энциклопедия / режим доступа — http://ru.wikipedia.org/wiki/Иж_Планета, вільний (20.01.2011 р.).
30. Карпатський край. Турківщина — серце бойківського краю. Неофіційний сайт м. Турка / режим доступа — <http://www.turka.com.ua/dygas.php>, вільний (17.01.2011 р.).
31. СМЗС-3Д // Википедия. Свободная энциклопедия / режим доступа — http://ru.wikipedia.org/wiki/СМЗ_С-3Д, вільний (20.01.2011 р.).

Andrii Vovchak

ON CONTEMPORARY TRENDS IN DEVELOPMENT OF UKRAINIAN FOLK MEANS OF TRANSPORTATION: «DYGA» PHENOMENON. After materials of expeditions to Western Boiko land (Turka region of Lviv oblast, 2008 and 2009)

in the article has been considered quite interesting phenomenon of folk technical thought and homestead industrial ac-

tivities by rural inhabitants of Western Boiko land at the second half of XX and early bXXXI cc., viz. construction of self-moving vehicle of a type called «dygas» along the mentioned territory. As for technical characteristics the especial attention has been paid to some typical solvings, decisions and reasons in homemade machines constructing and complementation of ones with serially produced engines and mechanisms. The survey also deals with the problem of time and reasons for appearance of self-moving homemade vehicles in this territory. An attempt to discover the inventors of «dyga» has also been made. The evolving in various types of homemade machines, peculiarities of their production and tendencies in contemporary progress of the phenomenon have been put under analysis.

Keywords: folk technical thought, popular transport, homemade self-moving vehicle, «dyga», folk craftsman, Western Boiko land, craftsman Roman Motychak.

Андрей Вовчак

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ УКРАИНСКОГО НАРОДНОГО ТРАНСПОРТА: ФЕНОМЕН «ДЫГИ».

На материалах экспедиций в Западную Бойківщину (Турковский р-н Львовской обл., 2008—2009 гг.)

Рассматривается интересный феномен народнотехнической мысли и хозяйственно-производственной деятельности сельского населения Западной Бойківщины второй половины XX — начала XXI вв., конструирование самоходных транспортных средств, известных на исследованной территории под названием «дыга». В технической характеристике «дыг» особое внимание уделено типичным способам, решениям и мотивации комплектации, размещения, вообще приспособления на самодельных машинах агрегатов и механизмов серийной автомобильной, тракторной и другой техники. Также сделана попытка установить время и причины появления самодельных самоходных машин в исследованной округе, выявить «изобретателей» «дыг»; прослежена эволюция разных типов самодельных машин, особенности их производства, тенденции современного развития феномена.

Ключевые слова: народнотехническая мысль, народный транспорт, самодельное самоходное транспортное средство, «дыга», народный мастер, Западная Бойківщина, мастер Роман Мотычак.