

ЮБИЛЕИ

**Кафедре автомобилей ХНАДУ – 85 лет!
Это зрелый возраст**

Кафедра автомобилей является ведущей кафедрой Харьковского национального автомобильно-дорожного университета, которая за годы своего существования приобрела признание и высокую оценку среди родственных кафедр ВУЗов Украины, СНГ, а также дальнего зарубежья. Популярность и авторитет кафедры сформировали её основатели и последователи, каждый из которых сделал свой вклад в становление имиджа кафедры – кафедры высокопрофессиональных специалистов.

Профессорско-преподавательский состав кафедры ежегодно готовит молодых специалистов для машиностроительной и автотранспортной отраслей Украины. На основании современных требований модернизируются учебные планы и содержание обучения, издаются учебники и учебные пособия, направленные на глубокое понимание стоящих задач и проблем научно-технического прогресса. Учеными кафедры выполняются научные исследования, издаются монографии, публикуются статьи, ведется подготовка кандидатов и докторов наук, непрерывно совершенствуется материально-техническая база с учётом современных тенденций внедрения электронных систем и IT в учебный процесс.

В октябре 1931 года директором ХАДИ П.К. Тысячным был издан приказ об организации кафедры «Автомобили и двигатели», которой поручалось объединить все автомобильные дисциплины. Сейчас трудно себе представить отсутствие лабораторной базы кафедры, методического обеспечения, макетов, плакатов, а для проведения лабораторных работ студентам тех лет приходилось пользоваться лабораторными установками Харьковского политехнического института. Коллективу кафедры того периода и заведующему кафедрой А.И. Воейкову ставилась первоочередная задача формирования собственной лабораторной базы и методического обеспечения дисциплин кафедры. Постепенно стали появляться собственные лабораторные установки, методические указания к ним, а кабинеты кафедры стали оснащаться макетами и плакатами.

В 1933 году кафедру возглавил Николай Пименович Денисенко – он совмещал эту должность с должностью декана автомобильного факультета. Николай Пименович продолжил развитие материальной базы и совершенствование методического обеспечения дисциплин кафедры. Некоторыми сотрудниками кафедры начала выполняться научная работа по оценке тяговой динамичности и топливной экономичности автомобилей.

Решение правительства того времени (1934 г.) о присвоении учёных степеней и званий научно-педагогическим работникам стимулировало процесс выполнения научных исследований преподавателями кафедры.

И уже в 1935 году кафедру возглавил кандидат технических наук, доцент Илья Ефимович Любарский, который наряду со стремлением повысить качество учебной работы, активизировал научную деятельность кафедры. Во время работы заведующим кафедрой Илья Ефимович приложил немало усилий по совершенствованию организации научных исследований и деятельности аспирантуры на кафедре. В частности, с 1939 года



аспирантом кафедры был Б.В. Решетников. Закончить в срок аспирантуру он не смог, так как началась Великая Отечественная война, и он ушёл на фронт, а институт был эвакуирован в г. Саратов. После окончания войны кафедра возвратилась в Харьков и стала называться просто – «Автомобили», её возглавил в 1945 году Б.В. Решетников. Борис Владимирович Решетников защитил впоследствии кандидатскую диссертацию, и ему было присвоено учёное звание доцента. Борис Владимирович руководил кафедрой автомобилей до 1956 года. В период времени с 1953 по 1967 год кафедра неоднократно реорганизовывалась; изменялось и название кафедры: «Автомобили и мотоциклы», «Автомобили и электротехника» и, наконец, – вновь «Автомобили и двигатели».



С 1956 года кафедру возглавил Андрей Борисович Гредескул, который 31 мая 1950 года защитил кандидатскую диссертацию на тему: «Исследование движения автомобилей на подъёмах и спусках». В феврале 1952 года ему было присвоено учёное звание доцента кафедры автомобилей. Андрей Борисович начал активное взаимодействие с родственными кафедрами МАДИ, МАМИ и МВТУ им. Н.Э. Баумана в части обмена опытом научных исследований. Андрей Николаевич Островцев (зав. кафедрой «Автомобили» МАДИ) предложил ему акцентировать своё внимание на научном направлении, касающемся динамики торможения автомобиля. Андрей Борисович Гредескул выбрал именно это направление; с ним он связал и тему своей докторской диссертации. Борис Владимирович Решетников, на тот момент – уже ректор ХАДИ, рекомендовал Андрею Борисовичу взять творческий отпуск для завершения докторской диссертации. Во время творческого отпуска А.Б. Гредескула с 1962 по 1964 год кафедрой заведовал Александр Родионович Сухоруков.

А.Б. Гредескул полноценно использовал свой творческий отпуск и 25 мая 1964 года защитил докторскую диссертацию. По сути дела в этом же году им была создана научная школа, специализирующаяся на тормозных системах и динамике торможения. Об известности этой научной школы среди специалистов нет необходимости информировать – её авторитет является общепризнанным. В начале 1960-х годов возникла идея исследовать распределение тяговых и тормозных сил между осями автомобилей. Это стало началом формирования комплексной темы кафедры. Научная деятельность А.Б. Гредескула была весьма плодотворной, полезной и, главное, эффективной. Достаточно привести такую информацию: Андреем Борисовичем было опубликовано 138 научных работ по основной тематике,

получено 14 авторских свидетельств на изобретения, 5 из которых были внедрены в производство. Под руководством и с участием А. Б. Гредескула кафедрой автомобилей был внедрен ряд научных разработок, причём большинство из них имели значительный экономический или социальный эффект. Вот лишь некоторые данные. В 1977–1981 годах кафедра совместно с заводом КрАЗ разработала и внедрила новую систему пневматического привода тормозов автомобилей КрАЗ; заводом подтверждён экономический эффект свыше 350 тысяч рублей. Была разработана совместно с представителями ЗАЗ новая конструкция дискового тормоза с внутренней скобой для автомобиля ЗАЗ-1102, что принесло экономический эффект в размере приблизительно 800 тысяч рублей ежегодно.

Научной школой в 1980–1982 годах переработана и усовершенствована тормозная система малого лесовозного трелёвочного трактора на базе самоходного шасси ХЗТСЦ,

внедрена Елгавским заводом лесовозных тракторов (Латвия); подтверждённый экономический эффект – свыше 550 тысяч рублей. Также была разработана система гидравлического привода тормозов с гидравлическим усилителем для новой модели легкового автомобиля «Чайка», которая принята к внедрению Горьковским автозаводом. Помимо перечисленных заводов, работавших с кафедрой автомобилей на основе хозяйственных договоров, выполнялись научные исследования и в рамках договоров о сотрудничестве. Кафедра в то время поддерживала научные связи с рядом заводов Минавтопрома СССР: ЗИЛ, МАЗ, ЛАЗ, ВАЗ, БелАЗ, КАЗ, ЛиАЗ, КамАЗ, УАЗ, РАФ, ПААЗ, РАЗ, ГЗАА и др.

Наряду с научными исследованиями в это время велась работа по совершенствованию учебного процесса. Преподавателями кафедры были разработаны новые курсы дисциплин, улучшилась лабораторная база, модернизировалась структура и содержание лабораторных работ, курсовых и дипломных проектов. Были созданы учебно-методические комплексы по всем дисциплинам кафедры, в которые вошли новые учебные пособия и методические указания. Были также разработаны курсы лекций по новым дисциплинам, таким как «Прикладная теория движения автопоездов», «Специализированный подвижной состав», «Проектирование специализированного подвижного состава» и др.

В 1986 году, проработав ровно 30 лет на должности заведующего кафедрой, А.Б. Гредескул передал руководство кафедрой своему ученику – кандидату технических наук, доценту Валентину Николаевичу Алексеенко, занимавшему до этого должности заместителя декана и декана автомобильного факультета. И он был не единственным из учеников Андрея Борисовича, который «вырос» до руководящих должностей. Нынешний ректор университета – Туренко Анатолий Николаевич – был деканом автомобильного факультета, а потом – проректором по учебной работе. Степан Иосифович Люмака возглавлял деканат факультета заочного обучения, а затем работал в должности проректора по работе с иностранными студентами. Плеяду учеников, занимающих руководящие должности в университете, продолжает Ходырев Сергей Яковлевич – проректор по учебной работе, а до этого он работал заместителем декана автомобильного факультета и деканом факультета заочного обучения. Нынешний проректор по научной работе – Богомолов Виктор Александрович – также является учеником А.Б. Гредескула и довольно эффективно работает в качестве организатора научных исследований в университете. В настоящее время директором центра дистанционного и заочного образования является Н.Н. Алёкса – также ученик А.Б. Гредескула, до этого работавший заместителем декана автомобильного факультета, деканом факультета заочного обучения и деканом автомобильного факультета.



За тридцать лет работы заведующим кафедрой под руководством А.Б. Гредескула было подготовлено и защищено 32 кандидатских диссертации.

В период работы заведующим кафедрой Алексеенко Валентин Николаевич сохранил лучшие традиции, заложенные предшественниками. Это было трудное время (распад Советского Союза), и в течение двух сроков – 10 лет работы на должности заведующего – он сохранил коллектив кафедры, её научный и преподавательский потенциал. В это время была открыта специальность «Автомобиле- и тракторостроение»; со временем название было изменено на «Колёсные и гусеничные транспортные средства». Открытие специальности повлекло за собой разработку новых для кафедры курсов лекций по дисциплинам этой специальности, подготовку методических указаний и лабораторных работ. Научная работа на кафедре в этот период времени также не останавливалась, а наоборот, получила развитие за счёт выполнения хозяйственных договоров с заводом им. В. И. Малышева и областным ДОСААФ.

В 1995 году на кафедре защитил докторскую диссертацию бывший аспирант профессора А. Б. Гредескула доцент А. С. Федосов.



С 1997 года руководство кафедрой автомобилей осуществляет кандидат технических наук, профессор В. И. Клименко.

В 1998 году был осуществлён первый выпуск специалистов по специальности «Автомобиле- и тракторостроение».

В этом же году впервые в истории ХАДИ-ХНАДУ коллектив авторов, возглавляемый ректором университета, нынешним научным руководителем научной школы – А.Н. Туренко был удостоен Государственной премии Украины в области науки и техники. Среди соавторов – его ученики: профессор В.И. Клименко, профессор В.А. Богомолов и профессор Л.А. Рьжих.

Лучшие традиции кафедры автомобилей, заложенные профессором А.Б. Гредескулом, не только сохраняются, но и приумножаются ныне. В 1998 году на кафедре была защищена докторская диссертация

профессором А.Н. Туренко, в 2001 году – профессором В.А. Богомоловым, в 2005 году – профессором В.П. Волковым и в 2013 году – доцентом С. Н. Шуклиновым.

В последние годы на кафедре издано 15 монографий, 4 учебника, 12 учебных пособий, 32 наименования методических указаний по дисциплинам кафедры. Разработаны курсы лекций по таким новым дисциплинам, как «История инженерной деятельности», «Прикладная теория колебаний», «Эргономика и дизайн», «Основы САПР в автомобилестроении», «Автотехническая экспертиза». Подготовлен и издан Государственный стандарт Украины «Пневматические приводы дорожных транспортных средств. Термины и определения». Получено 25 патентов Украины, 8 патентов России.

В настоящее время в учебном процессе используется оснащённая современным оборудованием ходовая лаборатория на базе автобуса МАЗ-256200, где установлена видеотехника, мультимедийные системы. Класс САПР оснащён 30 современными компьютерами, включёнными в локальную сеть и сеть Internet.

Визитная карточка всего нашего университета – лаборатория скоростных автомобилей имени В.К. Никитина. Первого сентября 2016 года студенческое проектно-конструкторское



бюро лаборатории скоростных автомобилей отмечает своё 55-летие. Об этом подразделении в двух словах не расскажешь – в пору отдельную историю писать. Но отделить эту «лабораторию скорости и экстрима» от кафедры тоже не представляется возможным – родные они. В 1973 году кафедре автомобилей от кафедры эксплуатации автотранспорта приказом ректора Б.В. Решетникова была передана лаборатория скоростных автомобилей. Она стала базой для учебных, творческих и научных поисков многих студентов и выпускников университета. Долгое время её возглавлял рекордсмен мира и СССР, талантливый конструктор и не менее талантливый воспитатель молодёжи – Владимир Константинович Никитин.

Воспитанники и ученики В.К. Никитина 15 июля 2016 года собрались в стенах лаборатории скоростных автомобилей отметить 105-ю годовщину со дня

рождения своего учителя. Это говорит о многом, прежде всего – об уникальности этого человека. На кладбище пришедшие почтить память В. К. Никитина возложением цветов говорили слова любви и благодарности этому человеку за всё, что он сделал. Марка «ЛСА ХАДИ» стала известной всему миру как уникальная школа подготовки студенческой молодёжи в области конструирования и эксплуатации специальных автомобилей для спорта. За 55-летнюю историю существования ЛСА было спроектировано и изготовлено 34 различных автомобиля, которые принимали участие в соревнованиях по установлению рекордов скорости,

на кольцевых автомобильных гонках, а также в последние годы в соревнованиях по топливной энергоэффективности. Самые известные из этих автомобилей:

- спортивно-туристские автомобили – «ХАДИ-2», «ХАДИ-15»;
- рекордные – «ХАДИ-3», «ХАДИ-4», «ХАДИ-5», «ХАДИ-7», «ХАДИ-9»;
- шоссейно-кольцевые и гоночные автомобили – «ХАДИ-8», «ХАДИ-10», «ХАДИ-31», «ХАДИ-33»;
- рекордные электромобили – «ХАДИ-11Э», «ХАДИ-13Э», «ХАДИ-21Э», «ХАДИ-23Э»;
- дрегстеры – «ХАДИ-22», «ХАДИ-26», «ХАДИ-27».

Каждый из перечисленных автомобилей – уникален по своей конструкции. Так, «ХАДИ-2» – первый советский автомобиль, кузов которого изготовлен из стеклопластика; «ХАДИ-3» – самый маленький рекордно-гоночный автомобиль (занесен в Книгу рекордов Гиннеса); «ХАДИ-9» – автомобиль с реактивной тягой, предназначенный для установления абсолютных рекордов скорости на суше; «ХАДИ-34» – неоднократно участвовал в экомарафоне «Shell», установил рекорд Украины по энергоэффективности, проехал 575 километров на одном литре топлива. В 2016 году масштабные соревнования «Shell Eco-marathon Europe 2016» проходили в Великобритании. Команда ЛСА ХАДИ прошла жёсткий отбор, представляя Украину среди 229 команд из 29 стран мира, получила особую награду – большой кубок «За стойкость и наилучший командный дух». Продемонстрировали эти качества заведующий лабораторией И.В. Лукашев, капитан команды А.А. Чернышов, пилоты Е.С. Чернышова, В.А. Годзь. За время проведения рекордных заездов студентами и сотрудниками лаборатории установлено 42 всесоюзных рекорда скорости, 16 из которых превышают мировые достижения, один – рекорд Украины. Спортивная команда «ЛСА ХАДИ» участвует в чемпионатах Украины по шоссейно-кольцевым автомобильным гонкам и почти в каждом соревновании занимает призовые места.



Нельзя обойти вниманием и лабораторию экспертизы транспорта. Это хозрасчётное структурное подразделение кафедры занимается оценкой соответствия автотранспортных средств (самостоятельно изготовленных или переоборудованных) требованиям нормативных документов и выдаёт заключение о возможности их эксплуатации.

На кафедре эффективно работает структурное подразделение, занимающееся подготовкой рабочих профессий, – курсы водителей. Студенты нашего университета, других ВУЗов, а также граждане города Харькова в аудиториях кафедры и во время учебных выездов на автомобилях получают профессию водителя категорий «В», «В и С», «С». Функционирование курсов позволяет укреплять материальную базу кафедры и создавать дополнительные рабочие места, – поскольку это структурное подразделение также является хозрасчётным.

Главный показатель оценки эффективной работы коллектива любой кафедры – это количество и качество подготовки специалистов и научных работников. За все годы своего существования кафедра выпускала ежегодно в среднем 25–30 инженеров, и, таким образом, дипломы получили более 3800 молодых специалистов, из них более 55 – иностранные граждане. Из всего количества выпущенных специалистов 322 – выпускники по специальности «Колёсные и гусеничные транспортные средства», среди которых 2 иностранных гражданина. Гордость кафедры – это её выпускники. Дипломы с отличием получили 225 выпускников. Кафедра гордится тем, что в её коллективе выросли инженеры, будущие заведующие кафедрами – Б.Е. Коротенко, Б.Б. Генбом, А.М. Холодов, Л.П. Гречко, В.А. Перегон, М.А. Подригалю, В.П. Волков, декан Тольяттинского технического университета В.М. Скутнев.

Многие выпускники возглавляют организации и предприятия различного уровня. Вот уже восемнадцать лет кафедра выпускает специалистов и магистров по специальности «Колёсные и гусеничные транспортные средства»; в настоящее время специальность называется «Отраслевое машиностроение». Наиболее одарённые выпускники этой

специальности пополнили преподавательский корпус кафедры, пройдя через аспирантуру и защитив кандидатские диссертации. В большинстве своём подготовленные кафедрой специалисты востребованы промышленными предприятиями, коммерческими структурами и государственными учреждениями.

В настоящее время на кафедре работает 46 человек, в том числе 3 доктора технических наук, 9 профессоров, 11 кандидатов технических наук (из них 6 доцентов), 1 доцент ХНАДУ, 4 ассистента, 7 работников учебно-вспомогательного персонала, 7 инженерно-технических работников лаборатории скоростных автомобилей, 7 работников курсов водителей. На кафедре функционирует аспирантура и докторантура. В аспирантуре обучается в настоящий момент 10 аспирантов. Кафедрой подготовлено 55 кандидатов технических наук, из них 3 кандидата технических наук – иностранные граждане. Коллектив кафедры смотрит в будущее с энтузиазмом – впереди реализация новых планов и грандиозных идей, так как есть творческий потенциал и учёные, способные воплотить в жизнь самые смелые мечты и начинания.

В день 85-летнего юбилея желаю всему коллективу кафедры автомобилей крепкого здоровья, счастья и дальнейших творческих успехов.

В.И. Клименко, заведующий кафедрой автомобилей,
к.т.н., профессор, лауреат Государственной премии Украины