



# ВІД МИНУВШИНИ — ДО СЬОГОДЕННЯ

## Історичний літопис

**І**ндустріалізація, що поглинула усі галузі народного господарства, передбачала як реконструкцію діючих промислових підприємств, так і створення нових вітчизняних галузей, яких до цього часу в країні не було або вони перебували на початковій стадії заснування. Вже на рубежі 20–30-х років ХХ сторіччя в країні почала активно розвиватися автомобільно-дорожня галузь: з'являються перші вітчизняні заводи з виробництва автомобілів і тракторів, а на їх базі — дорожньо-будівельної техніки. Постала гостра потреба у кваліфікованих фахівцях, які повинні були забезпечити кадрами вищої кваліфікації нові галузі, тому у 1930 році в країні один за одним з'являються нові вищі навчальні заклади — лише в Харкові відкривається сім інститутів, серед яких і автомобільно-дорожній. У цьому ж році автодорожні вищі були засновані в Москві, Ленінграді, Омську та Саратові.

Харківський автомобільно-дорожній інститут було засновано постановою ЦВК СРСР і РНК СРСР 7 липня 1930 р. Організацією нового навчального закладу займався директор Харківського інституту інженерів залізничного транспорту (ХІІТ) Іван Олександрович Беседовський, який одночасно був і першим директором ХАДІ.



Будівля Харківського автомобільно-дорожнього інституту напередодні Другої світової війни

Свою роботу інститут, що в перші роки знаходився у невеликій будівлі колишнього технікуму Південної залізниці на вулиці Червоноармійській, 7 (разом із ХІІТ), розпочав цього ж року у складі двох факультетів — дорожньо-будівельного та автомобільного.

У 1931 р. для обох навчальних закладів виділили приміщення колишнього Управління донецьких залізниць на площі Фейербаха, 7. Один із корпусів ХІІТу і досі знаходиться у цій будівлі.

Упродовж 1930–1931 рр. в інституті було засновано 13 кафедр, у тому числі три спеціальні: мостів, дорожньої справи, автомобілів і тракторів; створено перші три спеціальні лабораторії кафедр дорожньо-будівельного факультету: випробування дорожньо-будівельних матеріалів, органічних в'язучих, механіки ґрунтів. Із Києва прибуло перше обладнання для кафедри дорожньої справи та перші дорожні машини.

Із 1931 р. почала виходити багатотиражна газета «Автошляховик» як офіційний друкований орган інституту. Її організатором і першим редактором був Яків Михайлович Лінецький.

Із 1 квітня 1931 р. директором ХАДІ був призначений Петро Климентійович Тисячний, якому дісталася нелегка справа — керувати навчальним закладом у період його становлення.

У перші роки існування до ХАДІ було приєднано факультет інженерів шляхів сполучення Київського політехнічного інституту у складі трьох старших курсів. Інститут відкрив свою філію у Ростові-на-Дону, було засновано робітфак, що діяв до початку Другої світової війни. Крім того, в інституті діяли дворічні інженерні курси (1931–1936).

У 1931–1932 навчальному році для підготовки інженерів-механіків з експлуатації автомобільного транспорту на автомобільному факультеті було організовано вечірнє відділення. У лютому 1932 р. було утворено інженерно-педагогічний факультет, де здійснювалася підготовка викладачів для технікумів та ВНЗ автомобільно-дорожньої галузі.

Уже в перший рік після організації інституту зародилася студентська художня самодіяльність, студенти-



Лабораторія опору матеріалів, 1938 р.



«Ревізор» М. Гоголя. Керує драмгуртком актор театру російської драми А.М. Таршин (у центрі), 1939 р.

аматори виступали на інститутських вечорах відпочинку, у військових частинах, перед виробничими колективами та працівниками села. Вже тоді яскравими виступами джаз-оркестру ХАДІ та його високою виконавчою майстерністю захоплювалися не лише харків'яни. В олімпіаді художньої самодіяльності профспілок водіїв півдня країни естрадний та духовий оркестри інституту посіли відповідно перше і друге місце.

У 1933 р. ХАДІ отримав недобудовану споруду по вул. Басейній, 25 (нині — вул. Петровського, 25). Ця монументальна споруда з великим курдонером призначалася для Головного управління доріг УРСР (на той час Харків був столицею України). Автори проекту — архітектори Е. П. Гамзе та Н. А. Лінецька. Після Другої світової війни архітектором Г. Г. Домшлагом будівлю було реконструйовано. Зараз це пам'ятник архітектури Харкова. Головний корпус ХАДІ — ХНАДУ і нині знаходиться у цій будівлі.

У складний час переїзду інституту (1933) його колектив очолив М. М. Чупіс, який одночасно був завідувачем кафедри технології металів. Відомий учений у галузі технології металів Микола Максимович Чупіс керував закладом до 1937 р.

Перші місяці після переселення були дуже важкими. Взимку 1933–1934 рр. студенти часто сиділи на заняттях у верхньому одязі та головних уборах. Щодня після лекцій студенти та співробітники інституту допомагали будівельникам. Остаточно будівництво було завершено лише у 1936 р.

У перші роки після заснування ХАДІ працював у дуже швидкому темпі. Упродовж 1934–1937 рр. в інституті були створені фундаментальні лабораторії двигунів внутрішнього згоряння, металознавства і термообробки, електротехніки і електроустаткування, опору матеріалів, холодної обробки металів. Збиралося устаткування для спеціальних кафедр. Запрацювали кабінети обладнання автомобілів, геодезії, мостів, інженерної геології, загальновійськової і військової підготовки.

У 1934 р. було прийнято рішення про встановлення вчених ступенів та звань. Це рішення значною мірою стимулювало посилення та активізацію наукової роботи в навчальних закладах. Уже в 1935 р. було видано перший збірник «Праці Харківського автодорожнього інституту», до якого увійшли десять статей провідних науковців вищу (деякі з них — англійською мовою). Серед авторів цього видання

були професори О. К. Біруля, І. А. Романенко, А. І. Воєйков. До збірника увійшли також статті Ю. М. Даденкова, В. О. Гельмера, Г. А. Гінзбурга та М. І. Волкова. До 1941 р. в ХАДІ було надруковано сім номерів цього видання.

У 1938 р. директором ХАДІ був призначений А. П. Хмельницький, який керував закладом до 1941 р. Анатолій Павлович — перший в історії інституту профільний спеціаліст, інженер-механік дорожньо-будівельних машин, тобто керівник, який достеменно розумівся на проблемах галузі. У 1933 р. А. П. Хмельницький одночасно очолював і деканат механічного факультету ХІТТу, і випуск механічної спеціальності в ХАДІ. Із січня 1934 р. він остаточно перейшов працювати до ХАДІ, де спочатку був проректором із навчальної роботи.

Практично одразу після завершення будівництва головного навчального корпусу були побудовані два гуртожитки, у південно-східному передмісті Харкова створено навчально-науковий полігон. Навчальна практика з дорожньо-будівельної техніки вперше була проведена на новому полігоні у 1939 р. Студенти ХАДІ разом із місцевим населенням проклали дорогу до полігону і 10 км доріг на під'їздах до Харкова. Були збудовані гаражі-боксы, укомплектовано невеликий парк дорожньо-будівельної техніки та автомобілів для навчання за спеціальностями, розпочато зведення автотранспортних лабораторій. У довоєнний час всі зразки нової дорожньо-будівельної техніки, що вироблялися в країні, проходили випробування на полігоні ХАДІ.

Велику увагу Анатолій Павлович приділяв підготовці власних викладацьких кадрів. Випускники ХАДІ вступають до аспірантури у рідному навчальному закладі та вже у 1939–1941 рр. захищають кандидатські дисертації. Аспірантура інституту була затверджена за шістьма спеціальностями: будівництво доріг — керівник професор О. К. Біруля; вишукування та проектування доріг — керівник професор І. А. Романенко; дорожньо-будівельних матеріалів — керівник професор М. І. Волков; дорожніх машин — керівник доцент М. І. Наумець; теорія автомобіля — керівник доцент І. Є. Любарський; двигуни — керівник професор В. А. Константинов. Наприкінці 1940 р. 35 випускників ХАДІ успішно працювали на спеціальних кафедрах.

У довоєнному 1941 р. в ХАДІ працювало 95 викладачів (у тому числі 11 професорів і 34 доценти), навчалось понад 1000 студентів, діяла 21 кафедра, 19 лабораторій та



Будівництво переправи військовими дорожниками

11 навчальних кабінетів. Вченими інституту було видано 15 фундаментальних підручників. За десять довоєнних років (з 1931 до 1941 р.) ХАДІ підготував 1970 фахівців для автомобільно-дорожньої галузі країни.

У 1939–1940 рр. ХАДІ було визнано кращим навчальним закладом автомобільно-дорожнього напрямку країни.

Йшов 1941 рік... У повному розпалі була літня екзаменаційна сесія, котра, як і подальший розвиток вишу, була перервана війною. До лав армії було мобілізовано 250 випускників інституту, які стали бійцями добровольчих студентських загонів. Нині у Харкові на площі Свободи височіє пам'ятник студентам-ополченцям — це пам'ятник і студентам ХАДІ.

Колектив інституту без вагань став на захист рідної землі. Навесні 1941 р. О. К. Біруля очолив велику групу викладачів і студентів старших курсів ХАДІ, відряджених на будівництво аеродромів до прикордонних областей України та Молдови, за що одержав свою першу, найвагомішу нагороду — медаль «За трудову доблесть». Більшість учасників цих робіт у перші дні війни була направлена безпосередньо до військово-дорожніх частин Збройних Сил.

Обсяги цього ювілейного видання не дозволяють назвати всі прізвища тих, хто пройшов шляхами війни від початку і до її завершення, і тих, хто загинув, захищаючи рідне місто, але колектив вишу вшановує і завжди вшановуватиме пам'ять героїв тієї найзапеклішої війни.

Влітку 1941 р. діяльність викладачів, студентів і керівництва інституту підпорядковувалася лише одній меті: допомогти фронту. Формувалося народне ополчення, розпочалася відправка людей на будівництво воєнних об'єктів, створення оборонних споруд на підступах до Харкова. Інститут працював напружено: з перших днів війни в ХАДІ були створені курси військових водіїв, де заняття вели викладачі автомобільного факультету. Тільки у липні–серпні 1941 р. було підготовлено 80 водіїв. Фахівці автомобільного факультету розробили один із найкращих видів маскувальних пристроїв для автомобілів. Кафедра хімії розпочала дослідницьку роботу з пошуку речовин для світломаскувальних цілей, колективи навчальних майстерень та лабораторії різання виготовляли деталі для славетних «Катюш».

Технічна рота ХАДІ під керівництвом аспіранта Б. В. Решетнікова збудувала 15 км протитанкових споруд навколо міста. Дорожня рота, очолювана В. О. Російським, проводила технічну розвідку та ремонт шляхів на схід і південь від Харкова.

Харківський автодорожній інститут зупинив свою діяльність 9 жовтня 1941 р., коли навколо міста вже гриміли вибухи. Устаткування, прилади і майно було частково передано Головному управлінню аеродромного будівництва, частково евакуйовано до Саратовського автомобільно-дорожнього інституту.

Автомобілісти і дорожники інституту зробили вагомий внесок у справу Великої Перемоги: за часи Другої світової війни було відбудовано, відремонтовано та збудовано знов 100 тисяч км військових автомобільних доріг, більше 1000 км мостів, відремонтовано 797 тисяч автомобілів та іншої дорожньої техніки, автомобільним транспортом перевезено 101 мільйон тонн військових вантажів.

Під час воєнних дій важко переоцінити значення доріг, мостів і аеродромів, що відносяться до категорії стратегічних об'єктів, адже фронт потребував підвозу колосальних обсягів військової техніки, бойових і продовольчих припасів та своєчасної евакуації поранених. Знання і досвід вихованців ХАДІ були вкрай потрібні дорожнім та автомобільним військам.

У жовтні 1941 р. для відновлення зруйнованих доріг і мостів, а також організації автоперевезень було створено 6-те військово-дорожнє управління (ВДУ) Головного управління шосейних шляхів НКВС колишнього Союзу. До керівного складу апарату 6-го ВДУ увійшли Ю. М. Даденков, Л. А. Барац, В. Й. Біруля, Г. А. Луговий. Викладачі інституту І. О. Романенко, Ю. Ф. Савченко, Є. О. Шмитков, В. О. Російський, О. І. Леушин служили у військово-дорожніх підрозділах управління. Крім того, в цьому управлінні були і більшість студентів старших курсів.

Військові дорожники збирали та ремонтували дорожні машини, зводили мости і переправи через Дніпро, Дунай, Волгу, Дон, Одер. Силами 6-го ВДУ була налагоджена систематична розвідка доріг у степах поблизу Ростова. Не тільки героїзм, а й високий рівень технічної підготовки виявили дорожники у битві за Сталінград. Через мости та паромні переправи тільки у листопаді 1942 р. було перевезено більше 160 тисяч солдат, 630 танків, 950 гармат, 14 тисяч автомобілів.

Головним інженером і заступником начальника 6-го ВДУ був Олександр Костянтинович Біруля. Влітку 1943 р., коли виникла потреба узагальнити досвід, набутий дорожніми військами, для поширення його серед фронтних дорожників, його відкликають із фронту до Москви і призначають начальником проектно-технічного відділу дорожнього управління Головного дорожнього управління Збройних Сил.

У травні 1942 р. було організовано Головне управління автотранспортної і дорожньої служби (ГУАДС), до складу якого увійшли і підрозділи 6-го ВДУ. Начальником 2-го дорожнього відділу управління призначено А. П. Хмельницького, його заступником — Ю. М. Даденкова.

Фахівці-дорожники за лічені години зводили мости, ремонтували та будували зруйновані дороги, нерідко під час бомбардувань та артобстрілу. У листопаді–грудні підроз-



ділі ГУАДС збудували дуже складну 75-кілометрову рокаду — дорогу, що пролягає паралельно лінії фронту, яка сполучала Військово-Осетинську та Військово-Грузинську дороги і мала важливе значення для підготовки до наступу на Північний Кавказ і його визволення. У будівництві цієї рокади під керівництвом Я. А. Калужського брали участь викладачі та випускники ХАДІ О. І. Леушин, І. А. Носич і багато інших.

Вихованці інституту воювали у складі загальновійськових та спеціальних родів військ. Б. В. Решетников був помічником начальника штабу полку стрілецької дивізії, що брала участь в обороні Москви. А. М. Холодов командував автомобільною ротою стрілецької дивізії, що звільняла Харків. В. М. Смирнов і Л. Я. Лагунов служили в автомобільних частинах. В. Д. Зінченко у складі інженерних частин 1-го Білоруського фронту дійшов до Берліна. На різних фронтах воювали випускники та студенти ХАДІ Б. П. Назаренко, О. К. Славущкий та багато інших.

Студент М. Я. Говорущенко пройшов бойовий шлях від рядового до офіцера штабу полку і завершив його у Болгарії.

Мости і переправи через Дон, Куру, Кубань, Дніпро будував інженер-капітан В. О. Російський. У 1945 р. за наведення переправ і відновлення мостів через Дунай він був нагороджений медаллю «За взяття Будапешта» і орденом Великої Вітчизняної війни II ступеня. Його найвизначніший військовий проект — відбудова моста Фраца-Йосифа у Будапешті. У 1985 р., першим на той час, В. О. Російський отримав від уряду Угорщини пам'ятну медаль Пала Варшахеї як нагороду за особливі заслуги у військовому і промисловому будівництві.

У складних умовах воєнного часу провідні вчені ХАДІ не припиняли науково-дослідної роботи, підпорядковуючи її потребам фронту.

О. К. Біруля досліджував проблеми використання в аеродромному та дорожньому будівництві ґрунтощебеневих покриттів. У цей час він написав 15 статей про досвід підвищення працездатності та прохідності доріг за умови інтенсивних воєнних перевезень. Узагальнення досвіду з будівництва та реконструкції доріг знайшло відображення у п'яти опублікованих книгах, серед них: «Облаштування і відновлення військових доріг у горах», «Забезпечення проїзду по ґрунтових дорогах під час повені» (в співавторстві з В. Ф. Бабковим), «Технічні умови на військово-автомобільних дорогах». О. К. Біруля брав участь у складанні збірника «Матеріали з вивчення досвіду дорожніх військ під час Другої світової війни».

Під його редакцією вперше в країні було створено «Атлас мережі автомобільних доріг СРСР», де подано зведення всіх даних про тодішні дороги. За участю професора було знято фільм «Відбудова військових доріг» (на жаль, нині втрачений).

У 1945 р. Олександра Костянтиновича демобілізовано у званні інженера-підполковника. Згодом він повертається до зруйнованого ХАДІ, де його призначають директором. О. К. Біруля керував роботою інституту до 1959 р.

Професор М. І. Волков, працюючи в Московському автодорожньому інституті, готував до видання підручник «Дорожно-будівельні матеріали».



Центральний вхід ХАДІ, 1943 р.



Відбудова ХАДІ, 1945–1950 рр.



Будівництво гуртожитків, 50-ті рр. XX ст.

Професор Є. І. Милославський у 1942 р. опублікував роботу «Автомобільний транспорт у військових перевезеннях».

К. П. Абросимов брав участь у розробці і впровадженні у виробництво легендарного танка Т-34.



Будівля головного корпусу, 1950 р.

Із 1959 до 1978 р. колектив інституту очолював Б. В. Решетніков.

У 1931 році Б. В. Решетніков, будучи студентом вечірнього відділення ХАДІ, був прийнятий на роботу лаборантом. У 1935 р. захистив дипломну роботу, в 1936 р. став заступником декана автомобільного факультету, в 1938 р. вступив до аспірантури. У складі діючої армії пройшов усю війну і після демобілізації був призначений завідувачем кафедри автомобілів. У 1950 р. захистив кандидатську дисертацію. Праця Бориса Володимировича на посаді ректора відзначена багатьма нагородами, у тому числі й найвищою: орденом Жовтневої Революції.

У цей період в інституті були створені нові кафедри: автоматики та обчислювальної техніки, підйомно-транспортних машин, економіки виробництва, організації перевезень та безпеки дорожнього руху, експлуатації дорожніх машин і охорони праці. Поряд з основними лабораторіями дорожньо-будівельного профілю починається розвиток лабораторій автомобільного та механічного факультетів. Під керівництвом професора М. Я. Говоруценка почала роботу проблемна науково-дослідна лабораторія з діагностики та прогнозування технічного стану автомобілів, організовано



Студент А. Туренко в лабораторії випробувань двигунів, 1964 р.

галузеву лабораторію Міністерства дорожнього будівництва УРСР «Нові дорожньо-будівельні матеріали».

Гордістю ХАДІ був хор викладачів і співробітників (створений у 1960 р.), який успішно виступав не тільки в інституті, а й на оглядах художньої самодіяльності, їздив із концертами в різні міста, виступав на телебаченні.

Кожен рік приносив у життя інституту щось нове. У 1965 р. розпочалося будівництво лабораторного корпусу та гуртожитку № 5 на 400 місць.

У 1966 р. було організовано інженерно-економічний факультет та відкрито підготовче відділення для майбутніх абітурієнтів інституту.

У 1976 р. створено деканат по роботі з іноземними студентами, що керував підготовкою спеціалістів для Болгарії, Угорщини, Румунії, Китаю, Куби, Афганістану та інших країн.

У 1977 р. введено в дію обчислювальний центр.

У 60–70 роки викладачі інституту (автори: О. К. Бірля, М. І. Волков, Б. П. Назаренко, В. М. Сіденко, О. Т. Батраков, С. З. Столбовий, С. М. Дерев'янка, В. М. Киреєва, Я. А. Калужський та інші) підготували і видали підручники та навчальні посібники, що увійшли до фонду навчальної літератури для автомобільно-дорожніх вишів країни.

Окремої розповіді заслуговує лабораторія швидкісних автомобілів (ЛША) та студентське проектно-конструкторське бюро (СПКБ).

Розпочиналося все у далекому 1953 р. майже на пустому місці. Взявши за основу дипломний проект студента Лева Кононова, колектив ентузіастів незабаром перетворив його в автомобіль-первісток «ХАДІ-1». Беручи у 1952–1954 рр. участь в офіційних заїздах, Лев Кононов на «ХАДІ-1» встановив республіканський рекорд — 146 км/год. на дистанції 1 км з ходу. Саме тоді за безпосередньої участі ректора Б. В. Решетнікова в ХАДІ було створено лабораторію швидкісних автомобілів, що згодом стала відомою в усьому спортивному світі, та СПКБ. Через школу СПКБ пройшли сотні юнаків. Багато з них після закінчення інституту пішли працювати на підприємства галузі, несучи з собою частку творчого ентузіазму, що панував у конструкторському бюро. І все завдяки



Під час Першотравневої демонстрації, кінець 50-х років



ентузіазму, одержимості свого керівника — рекорсмена країни і світу Володимира Костянтиновича Нікітіна, який очолював ЛША не за штатною посадою, а за велінням серця.

На жаль, «ХАДІ-1», як і перший в Україні автомобіль зі склопластиковим кузовом спортивно-туристичного класу «ХАДІ-2» (побудований в 1961 р.), залишилися лише на фотографіях. Щоправда, «ХАДІ-2» дещо пізніше, у 1996–1997 рр., був реконструйований, мотоциклетний двигун замінили на автомобільний, модернізували салон, і з того часу щороку він виїжджав на майданчик перед інститутом під час проведення урочистостей із нагоди посвячення в студенти.

Завдяки своїм параметрам крихітка «ХАДІ-3» (побудований у 1961–1962 рр.) занесена до Книги рекордів Гіннеса як найменший гоночний автомобіль у світі.

Починаючи з 1962 р., у ЛША побудовано 34 автомобілі для шосейно-кільцевих гонок, починаючи з «ХАДІ-4», якому пощастило менше за його попередників і який застеріг творців, що з величезними швидкостями не можна жартувати; «ХАДІ-5» з обтічним кузовом, зібраним із двох половинок; пізніше — гоночні авто з газотурбінним і турбореактивним двигуном; згодом — серія рекордно-гоночних електромобілів та двомісний спортивно-туристичний автомобіль; потім серія спеціальних автомобілів-дрэгстерів і аж до нинішнього «ХАДІ-34», роботу над яким було завершено у травні 2010 р.

Взявши участь у «Shell Eco-marathon», що проходили на трасі Лаузіц Ринг у Німеччині, новий гоночний автомобіль подолав 575 км на 1 літрі бензину. Саме за це досягнення «ХАДІ-34» занесений до Книги рекордів України як найекономічніший у країні.

Із цього моменту перша і єдина команда з України та країн СНД «ЛША ХАДІ-ХНАДУ» щорічно бере участь у всесвітніх студентських змаганнях з енергоефективності «Shell Eco-marathon».

У 1978 р. ректором ХАДІ був призначений І. М. Грушко, який керував роботою інституту до 1992 р.

У розвитку інституту і його науково-педагогічну діяльність Іван Макарович зробив значний особистий внесок. Він — автор 38 винаходів, понад 300 наукових робіт, у тому числі семи підручників та монографій.

На цей час в інституті було шість факультетів і 29 кафедр, загальна кількість викладачів складала 430 осіб, 42 відсотки мали вчені ступені й звання; вони навчали 6500 студентів.

На початку 80-х років спеціалізовані лабораторії та аудиторії з суспільних наук були обладнані комплексом технічних засобів.

Традиційно успішними були спортивні досягнення вихованців інституту. Десять років (1973–1982) кафедра фізичного виховання і спорту завідував дворазовий олімпійський чемпіон, багаторазовий чемпіон світу та Європи Юрій Михайлович Поярко. На трьох олімпіадах та чемпіонатах світу він був капітаном збірної країни з волейболу.

За ініціативою І. М. Грушка в Харкові на базі ХАДІ було створено навчально-виробничий комплекс, до складу якого увійшли, окрім ХАДІ, Харківські автотранспортний та автодорожній технікуми, Куп'янський ав-



Остання розробка ЛША – ХАДІ-34



Легендарна ХАДІ-2 під час посвячення в студенти

тотранспортний технікум і Харківський навчальний дослідно-експериментальний завод.

У 1987–1988 рр. розпочато підготовку студентів з нової спеціальності «Автоматизація та комплексна механізація дорожнього будівництва» і заплановано відкриття спеціальності «Мікроелектроніка на автомобілі», «Мости та інженерні споруди на автомобільних дорогах».

У цей період інститут придбав нову комп'ютерну техніку, що дозволило покращити й удосконалити навчальний процес. Для проведення практичних занять Агробуд УРСР передав ХАДІ кілька будівельних машин та автомобілів.

Результатом наукової роботи співробітників ВНЗ стали 45 авторських свідоцтв, отриманих у першому півріччі 1988 р. Важливим напрямом роботи ХАДІ стає розвиток науково-технічної співпраці із зарубіжними вишами. У 1986–1987 навчальному році кафедри автомобілів, експлуатації дорожніх машин та охорони праці, експлуатації транспорту та автоматики брали участь у роботі міжнародних виставок у Польщі та Болгарії. У 1989 р. була проведена конференція за участю спеціалістів із Варшави, Дрездена, Цюріха, Цвікау.

За ініціативи науково-педагогічного колективу ХАДІ та за підтримки Ради Міністрів УРСР у 1989 р. в інституті розпочато масштабний експеримент з апробації ефективності ступінчастої системи



Президент України Леонід Кучма вручає ректору Анатолію Туренку Державну премію України в галузі науки і техніки

освіти (бакалавр — спеціаліст — магістр) і прискорених форм підготовки фахівців у рамках навчального комплексу.

У 1990 р. усі існуючі в інституті підрозділи післядипломної освіти об'єднано в єдиний факультет, що отримав назву «Факультет підвищення кваліфікації та перепідготовки кадрів».

У 1992 р. ректором Харківського автомобільно-дорожнього інституту трудовий колектив обирає А. М. Туренка, який очолює виш до цього часу. Саме під керівництвом Анатолія Миколайовича тодішній ХАДІ в 1993 р. отримує спочатку статус державного автомобільно-дорожнього технічного університету, а 7 серпня 2001 р. нинішній найвищий статус.

Відтоді розпочинається сучасний етап розвитку навчального закладу. Стрімкими темпами відкриваються нові дисципліни і напрями підготовки, нові кафедри і лабораторії, у виробництво активно впроваджуються наукові розробки вчених вишу, збільшується контингент студентів, започатковуються освітні ініціативи, підтверджуються усталені традиції.

У 1992 р. було створено одну з перших у Харкові та в Україні кафедру українознавства і навчальний процес та діловодство поступово було українізовано.

Авторський колектив у складі В. І. Клименка В. О. Богомолова, Л. О. Рижих на чолі з ректором А. М. Туренком за працю «Розробка теоретичних і практичних основ створення і промислового освоєння нового покоління конкурентоспроможних, високоефективних і надійних апаратів пневматичних систем дорожніх транспортних засобів» у 1998 р. здобуває Державну премію України в галузі науки і техніки.

2001 рік стає знаковим для навчального закладу. Враховуючи загальнодержавне і міжнародне визнання результатів діяльності вишу, вагомий внесок у розвиток освіти і науки указом Президента України Харківському державному автомобільно-дорожньому технічному університету присвоєно статус національного.

Рівно через рік до складу університету входять 11 факультетів (у т. ч. 5-денної форми навчання) та 31 кафедра.

У 2002 р. від факультету управління та бізнесу відокремився новий факультет — транспортних систем, який очолив доц. Ю. О. Бекетов. Через три роки (2005) створено ще два нових факультети: мехатроніки транспортних засобів, деканом якого призначено професора О. П. Алексієва, а також факультет підготовки іноземних громадян, який очолив доцент О. П. Кулик. У цьому ж році введено в дію новий навчальний корпус ХНАДУ для підготовки іноземних студентів.

Починаючи з 2002–2003 навчального року, підготовка кадрів вищої кваліфікації здійснюється за 20 спеціальностями через аспірантуру і за п'ятьма спеціальностями через докторантуру.

Велика увага у цей час приділяється співпраці з промислово-виробничим комплексом галузі. Так, у 2002 р. було створено лабораторію експертизи транспорту, яка, як єдиний сертифікований регіональний представник органів з сертифікації автотранспортних засобів у м. Харкові та області, почала обслуговувати підприємства Харківської, Полтавської, Сумської, Луганської, Донецької та Дніпропетровської областей.

Роком пізніше на кафедрі будівництва та експлуатації автомобільних доріг на базі автомобіля ГАЗель створено мобільну пересувну лабораторію, за допомогою якої виконано великий обсяг робіт щодо визначення якісних показників мережі доріг у м. Харкові, а також у Харківській, Полтавській, Луганській та Дніпропетровській областях. Цього ж року за спеціальностями «Двигуни внутрішнього згоряння» і «Транспортні системи» розпочато експериментальне запровадження у навчальний процес кредитно-модульної системи навчання, заснованої на принципах Болонського процесу.

Науково-дослідна діяльність завжди була і є невід'ємною складовою діяльності університету. Це сприяє підвищенню якості освіти та зростанню інноваційного потенціалу економіки.

Так, у 2006–2007 навчальному році колектив кафедри двигунів внутрішнього згоряння виграв конкурс на розробку і дослідження автомобільного малолітражного екологічно чистого двигуна внутрішнього згоряння, що працює на зрідженому газі. У 2008 р. авторам підручника «Автомобільні двигуни», професорам Ф. І. Абрамчуку та І. І. Тимченку (кафедра ДВЗ) присуджена Державна премія України в галузі науки і техніки. Ще через рік колектив науковців цієї кафедри виграв конкурс науково-технічних робіт із дослідження автомобільного малолітражного екологічно чистого автомобіля, що працює на суміші природного газу й водню.

У 2007 р. консорціумом європейських університетів з Австрії, Німеччини, Росії та України (ХНАДУ) з реалізації загальноєвропейської програми TEMPUS із проблем інженерної педагогіки було успішно завершено виконання проекту з розробки та апробації мультимедійних навчальних програм інженерної освіти в університетах України і Росії.

Рік по тому за багаторічну науково-педагогічну діяльність із розвитку національної освіти університету присвоєно почесне звання «Лідер національної освіти».



У 2009 р. університет взяв участь у виконанні Державної цільової програми «Прогнозування науково-технічного розвитку на 2008–2012 рр.».

Традиційно наукові дослідження виконуються за пріоритетними напрямками розвитку науки і техніки України. За останні роки фінансування науки збільшилося майже утричі. Значно зріс обсяг коштів, залучених для виконання науково-дослідних робіт на замовлення підприємств та організацій.

Серед найважливіших наукових розробок останніх років є: екологічно чистий автомобіль із гібридною силовою установкою; екологічно чистий двигун внутрішнього згорання, що працює на стиснутому природному газі; щелевно-мастикові асфальтобетони на основі бітумів, модифікованих полімерами; лазерна вимірювальна система ЛВС-2-ХНАДУ; система відеодіагностики автомобільних доріг; кольоровий дорожній бетон на основі органічних в'язучих; інтелектуальна теорія управління громадським пасажирським транспортом великих міст та регіонів України; синергетичний електромобіль; магнітно-імпульсний комплекс для відновлення поверхонь кузова; модульні конструкції автогрейдерів тощо.

У ювілейному для вишу 2010 р. на 38 кафедрах працювали 643 штатні науково-педагогічні працівники і 139 сумісників. Серед них семеро заслужених діячів науки і техніки України, 11 лауреатів Державної премії України в галузі науки і техніки, двоє заслужених працівників освіти України, 19 академіків, 18 членів-кореспондентів ТАНУ та інших академій, кавалер ордена «Князя Ярослава Мудрого» V ст. (А. М. Туренко), троє кавалерів ордена «За заслуги» (В. О. Золотарьов, М. Я. Говорущенко, С. С. Дяченко), п'ятеро кавалерів знака «За наукові досягнення», 50 відмінників освіти України.

Через рік в університеті створено 39-ту кафедру — транспортних систем і логістики, яку очолив д-р техн. наук П. Ф. Горбачов, рік по тому — 40-ву кафедру — педагогіки та психології професійної підготовки, завідувачем якої призначено доц. В. В. Бондаренка.

Лише упродовж останніх років видатні науковці були удостоєні низки державних нагород і почесних звань. Першому проректору І. П. Гладкому і професору Л. В. Назарову присвоєно почесні звання «Заслужений працівник освіти України» (2009); професору М. А. Подригалу присуджена Державна премія України в галузі науки і техніки (2010); професору В. Г. Шинкарен-

ку — почесне звання «Заслужений діяч науки і техніки України» (2012); заступникові ректора В. О. Богомолу та деканові І. А. Дмитрієву — почесні звання «Заслужений діяч науки і техніки України» (2012); заступникові ректора В. В. Безродному — почесне звання «Заслужений працівник освіти України» (2012), завідувачу кафедри фізичного виховання і спорту М. Ф. Курилку — почесне звання «Заслужений працівник фізичної культури і спорту України» (2012). За комплекс підручників нового покоління указом Президента України професору П. М. Каніло присуджено Державну премію України в галузі науки і техніки (2012).

На XIX міжнародній виставці «Освіта і кар'єра» (м. Київ, 2011) університет отримав почесне звання «Лідер національної освіти» та золоті медалі у номінаціях «Досягнення у працевлаштуванні випускників ВНЗ» і «Видання підручників та навчальних посібників нового покоління».

2012 р. був знаковим для вишу та визнання здобутків його керівника, адже цього року рішенням сесії Харківської міської ради ректору ХНАДУ А. М. Туренку присвоєно високе звання «Почесний громадянин м. Харкова».

За низкою показників з наукової діяльності у 2013 р. університет увійшов до десятки кращих ВНЗ України. У цьому ж році на кафедрі технічної експлуатації та сервісу автомобілів відкрито Академію німецької фірми BOSCH, де українські студенти за допомогою сучасного обладнання знайомляться і вивчають технології діагностики автомобілів і після успішного завершення спеціально розробленої програми стажування отримують відповідні сертифікати німецької фірми, що сприяє їх успішному працевлаштуванню та подальшій професійній діяльності.

Після тривалої перерви у 2013–2014 навчальному році ХНАДУ знову став одним із виконавців міжнародного TEMPUS-проекту (EANET) у складі консорціуму з університетами шести країн Європи, головною метою якого є створення міжнародної асоціації випускників-підприємців і за їх участю сприяння більш ефективному працевлаштуванню як вітчизняних, так й іноземних випускників вишу.

В автодорожньому університеті завжди цінувалось і високо цінується прагнення навчатись. Для заохочення обдарованої й талановитої молоді ще у 1992 р. було започатковано унікальну програму «Відмінник», за якою сту-



День відмінника ХНАДУ

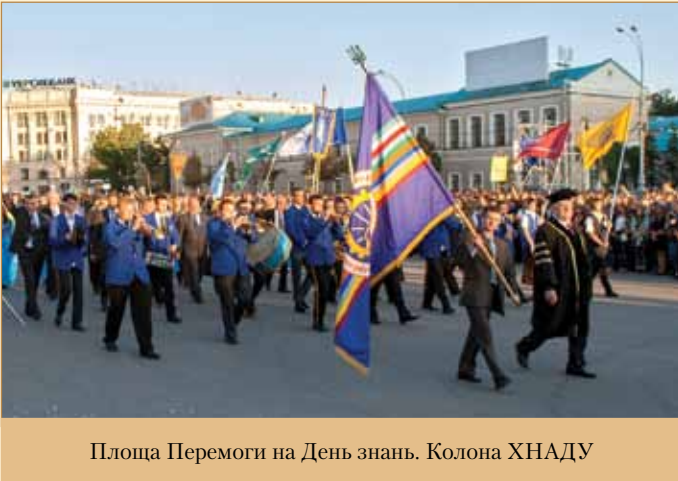


Приїзд міністра транспорту, випускника ХАДІ Л. М. Костюченка до університету





Ректор А. М. Туренко з кубком переможця Студентської ліги «Металіст»



Площа Перемоги на День знань. Колона ХНАДУ

денти, котрі мають особливі досягнення у навчальній, науковій і громадській роботі та відмінно склали іспити не менше шести семестрів поспіль, нагороджуються почесним знаком «Відмінник ХНАДУ». Відмінники вишу мають низку пільг: навчання за індивідуальною системою, додаткову стипендію, безкоштовне проживання в студентських гуртожитках, персональний комп'ютер і безкоштовне користування мережею Інтернет, позачергове обслуговування в науковій бібліотеці та переважне право працевлаштування в університеті або за угодою з підприємствами галузі.

Така спрямованість на високий рівень навчання дуже дієва. У 2013–2014 навчальному році на факультеті управління та бізнесу 80 % майбутніх економістів навчалися бездоганно, у деяких групах більше половини студентів – відмінники навчання. Щорічно понад 30 студентів ХНАДУ є володарями іменних стипендій.

Студенти університету не лише добре навчаються, займаються науковою та громадською роботою, а й беруть активну участь у художній самодіяльності, започаткованій у перші роки існування вишу. Нині в студентському клубі університету працюють десятки гуртків художньої самодіяльності, більшість із них – лауреати всеукраїнських, міських та районних конкурсів. Творчі колективи ХНАДУ, досягши високої професійної майстерності, супроводжують не лише університетські свята, а й мистецькі заходи Харкова та області.

Серед безлічі яскравих усталених традицій і урочисте посвячення у студенти ХНАДУ, під час якого перед шеренгами першокурсників видатні науковці вишу та студенти-відмінники запалюють символічний «Вогонь знань», а ректор передає першокурсникам символічний ключ від знань та студентський квиток.

Велику увагу керівництво університету та профспілкові організації співробітників і студентів приділяють соціальному захисту усіх, хто працює і навчається в ХНАДУ, дбаючи про їхнє оздоровлення, лікування і відпочинок.

Піклується керівництво вишу і про студентів, які залишилися без батьківської опіки: безкоштовно навчає і утримує студентів-сиріт, щомісячно виплачує їм, окрім стипендій, компенсацію на харчування, матеріальну допомогу, дбає про їхній відпочинок та оздоровлення.

Не залишаються на самоті й ветерани Другої світової війни та праці. Двічі на рік університет надає їм матеріальну допомогу, організовуючи творчі зустрічі та свята.

Гордістю ХНАДУ є потужне студентське містечко, до структури якого входять сім гуртожитків, де мешкають понад 3000 студентів, молодих викладачів і співробітників. Для забезпечення гідних умов проживання у студмістечку створена розгалужена інфраструктура, діють сучасні комп'ютерні класи, кафе, буфети, їдальня, охайні душові кімнати і кухні, організовано місця для занять спортом та відпочинку: оздоровчий комплекс, стрілецький тир, тренажерні зали, спортивні майданчики тощо. Недарма упродовж кількох останніх років гуртожитки ХНАДУ визнані кращими в Харкові.

Мешканці студмістечка, викладачі та співробітники вишу отримують безкоштовну медичну допомогу у сучасному медичному центрі, оснащеному відповідним устаткуванням. У медцентрі, що є гордістю студмістечка, діють кабінети фізіотерапії, ультразвукової діагностики та стоматологічний, де кваліфіковані спеціалісти проводять лікування і профілактику різних захворювань.

Сьогодні на семи факультетах, 39 кафедрах і в трьох центрах університету працюють 600 викладачів, із них: 79 докторів наук, професорів; 335 доцентів, кандидатів наук; 11 лауреатів Державної премії України в галузі науки і техніки; 62 академіки і члени-кореспонденти низки вітчизняних та зарубіжних академій наук, десятеро заслужених діячів науки і техніки та заслужених працівників освіти України. П'ятдесят п'ять викладачів мають почесне звання «Відмінник освіти України». Сьогодні в університеті за денною та заочною формами навчається понад 10 000 студентів. Число бажаних стати студентом ХНАДУ значно перевищує кількість вакантних бюджетних місць, тому й вимоги до рівня знань закономірно зростають щороку.

У рік 85-річного ювілею свого вишу працюючий, цілеспрямований і дружний колектив Харківського національного автомобільно-дорожнього університету гідно підтримує встановлені та підтверджені часом усталені традиції, спрямовані на виховання почуття патріотизму і бездоганної гідності. Саме так і має бути, адже славнозвісна марка ХАДІ–ХНАДУ відома не лише в Україні, а й далеко за її межами, тому із покоління в покоління «хадівці» пишуться тим, що вони є вихованцями саме своєї рідної альма-матер.