

Литература:

1. Даль В. И. Пословицы русского народа. – М.: Изд-во ЭКСМО, 2002. – 384 с
2. Стернин И. А. Улыбка в русском коммуникативном поведении // Русское и финское коммуникативное поведение. – Воронеж: Изд-во ВГТУ, 2000. – С. 53-61
3. Стернин И.А. Почему русские мало улыбаются? // Практика. –1996. – № 2. – С.5-6.

**Харківський національний автомобільно-дорожній університет:
минуле й сьогодення**

*Коліє Патріс (Гвінея), Саване Мамаді (Гвінея)
Науковий керівник – викладач К.І. Гайдей
ХНАДУ*

Зі стрімким індустріальним розвитком в Україні й СРСР у 20х-30х роках ХХ століття були потрібні спеціалісти-транспортники. Одним із джерел таких спеціалістів став ХНАДУ. Тоді назва університету була дещо іншою – Харківський автомобільно-дорожній інститут.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет має довгу та цікаву історію. Заснували його у червні 1930 року. А вже у вересні до стін університету завітали перші студенти. На той момент інститут мав два факультети: автомобільний та дорожньо-будівельний.

У 1930-31 навчальному році в інституті було організовано 13 кафедр, серед яких спеціалізовані: мостів, дорожньої справи, автомобілів та двигунів. До початку 40х років в інституті функціонували 21 кафедра, 19 лабораторій (зокрема опору матеріалів, двигунів внутрішнього згоряння, холодної обробки металів, металознавства і термообробки, електротехніки і електроустаткування), 11 навчальних кабінетів, які були обладнані сучасним устаткуванням.

Викладачі інституту вели активну науково-дослідницьку роботу. Вивчали значне коло актуальних проблем будівництва й експлуатації автомобільних доріг. У науковій діяльності з перших років існування інституту активну участь брали студенти.

До початку Другої світової війни інститут успішно розвивався, готував покоління спеціалістів транспортної галузі та педагогів-інженерів, став одним із авторитетних технічних ВНЗ Радянського Союзу. Проте початок війни перервав роботу інституту на понад три роки. На початку жовтня 1941 року ХАДІ було евакуйовано.

Проте протягом цілого літа й початку осені у лабораторіях інституту велися дослідження, що допомогли б у військовій справі; готували військових водіїв; співробітники та студенти активно займалися зведенням оборонних споруд, риттям окопів та іншими справами, яких потребував військовий час. Багато викладачів та студентів вступили до лав армії.

23 серпня 1943 року Харків було звільнено з-під окупації. Вже у 1945 році ХАДІ у відбудованому корпусі поновив свою роботу. А вже у 1948 році до інституту приїхали перші іноземні студенти.

Протягом 50х років інститут вніс значний вклад у повоєнну розбудову автомобільних шляхів. У цей час кафедрами інституту вивчаються питання особливостей побудови дороги в залежності від умов їх місцезнаходження, проблеми використання різних матеріалів у дорожньому покритті, техніко-економічна побудова доріг, розрахунки автомобільних мостів.

З 1961 року в ХАДІ починає свою роботу ЛША – лабораторія швидкісних автомобілів. Уже на початку своєї роботи на базі лабораторії розробляють низку моделей автомобілів, які б'ють союзні та світові рекорди. ЛША швидко стає гордістю інституту. За більш ніж 50 років в її стінах розроблено 34 автомобілі, при чому у їх створенні приймають участь як викладачі, так і студенти.

Першим автомобілем, самостійно зібраним студентами в лабораторії швидкісних автомобілів, став «ХАДІ-1». Під час офіційних заїздів на ньому був встановлений республіканський рекорд швидкості. «ХАДІ-2» став першим в країні автомобілем з кузовом зробленим зі склопластику. На автомобілі «ХАДІ-4» В. К. Нікітін встановив два республіканських рекорди швидкості, на

«ХАДІ-5» – два рекорди СРСР, на автомобілі «ХАДІ-7» розвинув швидкість 320 км/год, встановивши три всесоюзних рекорди швидкості, які перевищували світові досягнення.

Надалі студентами ХАДІ проектується і створюються шосейно-кільцеві автомобілі, зокрема «ХАДІ-8» (відновлений після пошкодження як «ХАДІ-10»), рекордно-швидкісний автомобіль з реактивною тягою «ХАДІ-9». Ряд всесоюзних рекордів швидкості в своєму класі машин, які перевищують світові досягнення, були встановлені на рекордно-швидкісних електромобілях «ХАДІ-11Е», «ХАДІ-13Е», «ХАДІ-21Е».

У 1980-ті роки створюються дрегстери – нове покоління рекордно-швидкісних автомобілів. На автомобілі «ХАДІ-24» були встановлені 4 всесоюзних рекорди швидкості. У наступні роки співробітники лабораторії швидкісних автомобілів працювали над створенням автомобіля для кільцевих гонок «ХАДІ-29», який відповідав міжнародним технічним вимогам формули E-8 FIA, а також модернізували заводський автомобіль «Естонія-25».

Серед останніх розробок лабораторії з'явилися екологічні автівки. Зокрема цікава модель-експеримент – ХАДІ-32 Cryogenic Liquid Nitrogen Vehicle – автомобіль, який працює на рідкому азоті. Їде він зі швидкістю всього 10 км/год, проте є повністю екологічним і може використовуватися на підприємствах, де азот є побічним продуктом.

Один з останніх автомобілів – ХАДІ-34. Цей екомобіль був переможцем екомарафону від Shell. Розхід палива цього авто – 1 літр бензину на 570 кілометрів.

Окрім ЛША в університеті діють лабораторії щодо розробки екологічно чистих кріо- і повітромобілів; лабораторія двигуна внутрішнього згорання, що працює на природному газі; регіональна лабораторія експертизи автотранспорту; конструкторське бюро з розробки перспективних моделей автотранспортних засобів; сучасний полігон дорожньої і автомобільної техніки.

У 1992 р. ректором Харківського автомобільно-дорожнього інституту обрано Анатолія Миколайовича Туренка. І дотепер він керує роботою нашого університету.

У квітні 1993 року університету присвоєно IV рівень акредитації. ХАДІ перейменованій в Харківський державний автомобільно-дорожній технічний університет (ХДАДТУ).

3 серпня 2001 року ХДАДТУ присвоєно статус національного ВНЗ і перейменовано у Харківський національний автомобільно-дорожній університет (ХНАДУ).

На сучасному етапі в структурі університету 6 факультетів:

- автомобільний факультет;
- механічний факультет;
- дорожньо-будівельний факультет;
- факультет транспортних систем;
- факультет управління та бізнесу;
- факультет підготовки іноземних громадян.

До структури університету входять 34 кафедри (із них 20 випускаючих), а також центри заочного та дистанційного навчання, підвищення кваліфікації та індивідуальної післядипломної освіти і підготовче відділення.

Студенти мають змогу користуватися науковою бібліотекою, комп'ютерними класами та сучасним устаткуванням, яке було отримано завдяки плідному міжнародному співробітництву. Зокрема фірм Bosch, SUN, NAJA, Gелlette та ін. На базі університету відкрито американський Навчальний центр Naas, пов'язаний із виробництвом металообробного обладнання.

Завдяки міжнародній співпраці студенти та викладачі мають можливість співпраці із колегами з-за кордону. Це і спільні наукові дослідження та розрахунки на замовлення зарубіжних фірм, й активна участь у реалізації загальноєвропейських програм TEMPUS з інженерної педагогіки, і співробітництво з Департаментом автомобільних доріг Міністерства

транспорту Сирії, і зарубіжне стажування студентів університету на заводі WIRTGEN (Німеччина), фірмі SCT (Словенія), на підприємствах машинобудівної галузі Голландії, Польщі, Болгарії тощо.

Зараз ХНАДУ готує фахівців за 11 напрямками та 20 спеціальностями у галузях транспорту, автоматизації, будівництва, інженерії, інформаційних технологій, управління та адміністрування, міжнародних відносин, освіти та соціальних наук. Випускники університету працюють у різноманітних фірмах та на підприємствах транспортної галузі України та 70 країн світу.

Серед найбільш важливих наукових розробок вчених ХНАДУ є:

- екологічно чистий автомобіль з гібридною силовою установкою;
- екологічно чистий двигун внутрішнього згоряння, що працює на стиснутому природному газі;
- щебено-мастикові асфальтобетони на основі бітумів, модифікованих полімерами;
- лазерна вимірювальна система;
- система відео діагностики автомобільних доріг;
- кольоровий дорожній бетон на основі органічних в'язучих;
- управління громадським пасажирським транспортом великих міст та регіонів України;
- синергетичний електромобіль;
- магнітно-імпульсний комплекс щодо відновлення поверхонь кузова;
- модульні конструкції автогрейдерів.

Університет систематично виконує роботи з підвищення безпеки дорожнього руху на мережі автомобільних доріг загального користування і міських вулицях, оцінки якості стану доріг, а також мостів і споруд на дорогах, роботи з підбору складу та супроводу різних технологій, здійснює науковий супровід виконання робіт з капітального ремонту автомобільних доріг тощо.

Нещодавно почалося запровадження елементів змішаного та дистанційного навчання в університеті. Зокрема створено файловий архів ХНАДУ [4] та Навчальний сайт університету [1].

Треба зазначити, що технічна освіта ХНАДУ користувалася попитом не лише в Україні та на території СРСР, але й за кордоном. Ще у 1948 році до ХАДІ приїмали іноземні студенти. І з того часу почалася слава історія підготовки іноземних спеціалістів у стінах університету. Проте деканат для роботи з іноземними студентами створили лише у 1976 році, коли кількість їх перевищила 100 осіб.

Нова історія Факультету підготовки іноземних громадян почалася в 2005 році – тоді факультет отримав нову будівлю і сучасне звання. За оцінками фахівців, підготовче відділення ФППГ ХНАДУ є сьогодні одним із найкращих в усьому пострадянському освітньому просторі. До того ж в останні роки в навчальний процес підготовчого відділення почали впроваджуватися інтерактивні мультимедійні освітні технології, мовні тренажери, віртуальні лабораторні роботи з фізики, біології, хімії тощо.

Починаючи з 1948 року, дипломи ХНАДУ отримали близько 2500 іноземних громадян із 76 країн Європи, Азії, Латинської Америки. Більш ніж 50 із них успішно захистили дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата технічних наук. Переважна більшість іноземних випускників ХНАДУ займають відповідальні посади в структурах різних міністерств своїх країн, є керівниками державних і приватних підприємств, фірм, установ у галузях транспорту, дорожнього будівництва, економіки, екології тощо. Всі вони є членами Міжнародної асоціації випускників ХАДІ-ХНАДУ, яка була створена в 2008 р.

За більш ніж 85 років історії Харківський національний автомобільно-дорожній університет під керівництвом А.М. Туренка став потужним навчально-науково-виробничим комплексом, у який входять школи, ліцеї, технічні училища, технікуми, промислові підприємства Харківщини і Східного регіону України. ХНАДУ активно забезпечує глибоку інтеграцію науки з

виробництвом. Багато випускників університету обіймають керівні посади у міністерствах і відомствах України, СНД та в країнах далекого зарубіжжя.

Література:

1. Навчальний сайт ХНАДУ [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://dl.khadi.kharkov.ua/>
2. Офіційний сайт ХНАДУ [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.khadi.kharkov.ua/home/informacija-pro-universitet.html>
3. Рекордно-гоночные автомобили ХНАДУ (ЛСА ХАДИ): научно-популярный справочник скоростных автомобилей / А.Н.Туренко, В.И.Клименко, И.В.Лукашев. – Х.: ХНАДУ, 2015. – 92 с.
4. Файловий архів ХНАДУ [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://files.khadi.kharkov.ua/>
5. Харківський національний автомобільно-дорожній університет.1930-2015: фотохудожнє видання / А.М.Туренко, І.П. Гладкий, С.І.Шерстобітов, С.Я. Ходирев, О.І.Воронков. – Х.:ХНАДУ, 2015. – 124 с.

Автоконцепти: нестандартні серійні автомобілі

Лаасірі Отман (Марокко)

*Науковий керівник – доцент Л.С. Безкоровайна
ХНАДУ*

Автомобілі стали невід'ємною частиною нашого життя. З давніх часів людина мріяла звільнитися від фізичних зусиль або полегшити їх при переміщенні чогось. Створювалися сказання про килими-літаки, чоботи-скороходи і чарівників, які могли переносити людей за тридев'ять земель в тридесяте царство. Мріючи про ці чарівні речі, люди винайшли примітивні візки, тому що котити легше, ніж нести або тягнути. Потім вони пристосували тварин - коней, оленів, верблюдів, слонів.

Так з'явилися візки, екіпажі. В екіпажах люди прагнули до комфорту, все більш удосконалюючи їх. Прагнення людей збільшити швидкість прискорювало і зміну подій в історії розвитку транспорту. Від грецького «аутос» – «сам» і латинського «Мобіліс» – «рухомий» в європейських мовах утворився прикметник «автомобільний», тобто «самохідний».

В даний час автомобіль – не просто засіб пересування. Вимоги до безпеки і комфорту людини в автомобілі – найвищі, і всі виробники змагаються один з одним, щоб випустити найшвидшу, саму безпечну і найдосконалішу модель