

Субботнее утро. Чайка. День первого этапа. Постепенно в закрытом парке появляются спортивные автомобили, а в месте с ними технички и палатки. Всё чаще и чаще утренняя тишина нарушается рёвом моторов. Постепенно появляются болельщики.

Среди всего этого разнообразия пилотов, судей и представителей команд, можно легко заметить целую группу молодых людей, одетых в темно-синие комбинезоны, которые целеустремлённо заняты подготовкой зелённых формул к старту. А между тем время ни на мгновение не замедляет свой ход. Особенно безжалостно оно, как известно, к людям поглощенным работой, и уже совсем незаметны те несколько часов отделяющих техком от квалификации, а вслед за ней и самой гонки. Вот уже прозвучало приглашение занять автомобилям предстартовую зону. Медленно, провожаемые строгими взглядами механиков, формулы занимают стартовую зону. Еще, каких ни будь пять минут и старт, а всего через несколько секунд после него уже, где то из за поворота будет слышен лишь гул моторов. Быстро, практически неуловимо вся группа механиков, провожающая автомобили до самого старта перемещается в зону питлейна. Так начинается ожидание. Ожидание, и готовность немедля оказать тех помощь тому самому автомобилю, подготовке которого посвящён не один час свободного времени, конструкцию которого, кажется, уже знаешь наизусть. Но вот гонка заканчивается, автомобили медленно расползаются по палаткам и боксам, прямиком к механикам, которые с материнской заботой проведут ещё какое-то время подле них, чтобы на утро в воскресенье всё повторилось заново.

Основную часть команды составляют студенты харьковского национального автомобильно-дорожного университета, которые под руководством инженеров лаборатории скоростных автомобилей(ЛСА) занимаются в студенческом проектно-конструкторском бюро(СПКБ), на практике закрепляя знания полученные в лекционных аудиториях.

История команды ведёт своё начало с 1994года. Основой команды стал гоночный автомобиль «ХАДИ-29» созданный в 1992г., а начиная с 1996года не было ещё и сезона, по результатам которого команда не становилось призёром чемпионата. В 1996 и 2004 сезонах команда становилась чемпионом Украины по шоссейно-кольцевым автогонкам, вновь и вновь подтверждая свой девиз: «Там, где мы, там Победа!».

История самой лаборатории началась в далёком 1952году, когда студент Л. Кононов предложил своё видение автомобиля «ХАДИ-1». В 1954 году участвуя в официальных заездах, им был побит республиканский рекорд скорости на дистанции 1 км. с хода., и именно тогда, основным направлением работы стало создание рекордно-гоночных автомобилей, и положено начало доброй традиции, согласно которой, за основу каждого автомобиля марки «ХАДИ» принимается дипломные проекты студентов нашего вуза.

Автомобили марки «ХАДИ» прославляют не только институт, Харьков, город в котором они создавались, но и всю страну, т.к. известны далеко за её пределами.

История создания каждого автомобиля может послужить как темой для научной работы, так и сюжетом для художественного фильма.

Автомобиль «ХАДИ-3», к примеру, занесён в книгу рекордов Гиннеса, как самый маленький рекордно-гоночный автомобиль, его ширина всего 650мм., а высота 500мм.

«ХАДИ-7» - первый в восточной Европе газотурбинный рекордно-гоночный автомобиль, имевший в 1966году максимальную скорость 400км/ч., демонстрировался на выставках в Праге, Монреале, Канзас-Сити, Питсбурге, Милане, Гаване и т.д., участвовал в рекордных заездах 1966-70г., установил III рекорда превышающие мировые достижения. В 1964г были начаты работы по проектировке нового автомобиля «ХАДИ 9» с реактивной тягой, единственного в восточной Европе, предназначенного для установления абсолютного рекорда скорости. Двигателем новому автомобилю послужил турбореактивный РД-9БФ, масса его составляла - 2500кг, габариты -11500\*3800\*2500мм., расчётная скорость – 1200км/ч. Этот автомобиль на много лет опередил своё время т.к. к моменту его постройки (в 1978 году), в СССР не нашлось необходимых дорожных условий позволяющих реализовать его скоростные возможности. Судьба автомобиля «ХАДИ-9» послужила сюжетом для художественного фильма «Скорость», снятого Ленфильмом в 1983г. Автомобиль «ХАДИ -11Э», первый советский рекордно – гоночный электромобиль, был передан НРБ по просьбе её правительства, как представитель новаторского автомобильного творчества социалистической молодёжи.

Помимо занятий гоночной техникой в СПКБ ЛСА проводятся работы по созданию автомобиля будущего - «Криомобиля», энергосиловую установку для которого разрабатывает кафедра физики ХНАДУ совместно с институтом низких температур. Ещё одним направлением работы в студенческом коллективе лаборатории является создание автомобиля для участия в ежегодном «эко марафоне Шелл».

Всего же за годы существования СПКБ ЛСА ХАДИ было спроектировано и построено 30 рекордно-гоночных автомобилей, установивших 42 всесоюзных и 16 рекордов превышающих мировые достижения. Самые значительные и самые громкие достижения коллектива лаборатории неразрывно связаны с именем рекордсмена Советского Союза, заслуженного мастера спорта Владимира Константиновича Никитина, чье имя надолго стало синонимом предельных скоростей и громких рекордов.

Многолетний опыт эксплуатации и модернизации спортивных автомобилей марки «Эстония» послужил основанием для создания новых шоссейно-кольцевых автомобилей «ХАДИ 31», дебютировавшего на заключительном этапе чемпионата по кольцевым автомобильным гонкам 2006 года и автомобиля «ХАДИ-33» работа по созданию которого ведётся в настоящее время.

**Автомобили «ХАДИ 31», «ХАДИ 33» залог будущего успеха команды!**

2006 год Александр Чернышёв.