

Таблиця 1 – Динаміка чисельності випускників кафедри за роками (1963–1970 рр. )

| Навчальний рік                | 1963–1964 | 1964–1965 | 1965–1966 | 1966–1967 | 1967–1968 | 1968–1969 | 1969–1970 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Штат кафедри, осіб            | 15        | 17        | 19        | 21        | 23        | 23        | 29        |
| Чисельність випускників, осіб | 81        | 129       | 142       | 175       | 187       | 188       | 166       |

Отже, впродовж короткого терміну дефіцит фахівців, що працювали у галузі кондиціонеробудування, вирішено шляхом налагодження системи підготовки на кафедрі теплогазопостачання та вентиляції ХІБІ. Ця кафедра одна з небагатьох, що забезпечувала професійну підготовку інженерів відповідного профілю. Завдяки сформованій системі було вирішено проблему постійних робітничих кадрів для промисловості, підвищено продуктивність праці. Все це позитивно впливало на кількість і якість виготовленої продукції.

**Хавина А. О., Ларин А. А.**  
НТУ «ХПИ»

### **ЗАПОРОЖЕЦ ЗАЗ-965 – МАЛЕНЬКИЙ АВТОМОБІЛЬ БОЛЬШОЙ СТРАНЫ**

У этого автомобиля было много имен. От обидных «Запор» и «Горбатый» до ласковых «Кругленький» и «Чебурашка». Он был необычен буквально во всём: непривычно маленький, непривычно дешёвый, с непривычным «горбом» в корме, недра которой содержали тархтящий двигатель воздушного охлаждения. Запорожец – самый доступный автомобиль Советского Союза. Для многих семей в СССР именно неказистый Запорожец стал первым автомобилем. Он был предметом гордости и насмешек одновременно. «Полчаса позора и ты на работе» – это именно о нём.

История этого маленького автомобильчика началась в конце пятидесятых годов, когда стало понятно, что страна остро нуждается в машине особо малого класса. Её разработку поручили Московскому заводу малолитражных автомобилей (МЗМА). Работа началась в конце 1956 года. Объективно говоря, ЗАЗ-965 был изначально моделью уже устарев-

шей. За основу был взят популярный итальянский ФИАТ-600, у которого были заимствованы кузов и задняя подвеска, передняя подвеска – у знаменитого «Фольксвагена-Жук». В основе мотора лежит одна из разработок фирмы «BMW» с осевым вентилятором охлаждения, впрочем, он походил и на татровскую «воздушку», только сильно уменьшенную. А вот такой спорный элемент конструкции, как навешенные на средних стойках двери, был вызван необходимостью повисить удобство эксплуатации машины для инвалидов, для которых отчасти и производился. Следует отметить, что автомобиль изначально проектировался простым по конструкции и максимально ремонтпригодным. Например, двигатель можно было извлечь из моторного отсека вдвоем, а передние и задние стекла были взаимозаменяемы.

Уже в 1957 году был создан прототип будущего «Запорожца» – Москвич-444. Всего было сделано 5 экспериментальных машин. К 1958 году стало ясно, что на полностью загруженном московском заводе мощностей для производства нового микролитражного автомобиля просто нет. В результате 28 ноября 1958 года Совет Министров СССР принимает «историческое» решение об организации на Запорожском заводе сельхозтехники «Коммунар» производства нового автомобиля без прекращения выпуска основного вида продукции. Поставщиком двигателей назначили Мелитопольский моторный завод (МеМЗ).

Производство пришлось открывать практически с «нуля», своих автомобильных инженеров у завода не было, поэтому часть команды была призвана с Горьковского автозавода и с того же МЗМА, а другие проходили на этих заводах стажировку. В 1961 году была выпущена первая партия «Горбатых». Однако в автомагазины она не попала, а разошлась по смежникам.

На базе ЗАЗ-965 выпускали несколько основных модификаций, в том числе машина, предназначенная для людей с поврежденными ногами и здоровыми руками. Именно эту модель бесплатно выдавали инвалидам Великой Отечественной войны. В 1963 в серию пошла модификация ЗАЗ-965А, оснащенная 27-сильным двигателем (против 22 у базовой модели).

ЗАЗ-965 стал не только первой в СССР микролитражкой, но и первым в Украине легковым автомобилем. Его отличала не только дешевизна, но и хорошая проходимость, а также неплохой дизайн, чего нель-

зя сказати о следующій моделі, випущеній на Запорозькому автозаводі – ЗАЗ-968, хоча, конечно же, у машини були і свої недоліки.

**Цебрєнко А. В.**  
ХАТТ ім. С. Орджонікідзе

## **ХАРКІВСЬКИЙ ВЧЕНИЙ, ПЕДАГОГ – М. С. БОКАРІУС**

Пам'ять людства недосконала та несправедлива, а тому найбільш самовіддані та великі благодійники нашої країни забуті. Іноді про них згадують, але це відбувається майже непомітно для населення країни. Ім'я Миколи Сергійовича Бокаріуса знаходиться серед тих, про кого згадують переважно під час визначних, ювілейних дат. Досліджували біографію та наукову діяльність М. С. Бокаріуса: М. Бокаріус, В. Бондаренко, В. Лісовий, Ж. Перцева, В. Ольховський.

На сьогоднішній день судово-медична та криміналістична експертиза в Україні має досить високий рівень розвитку. Значний внесок у розвиток якої в свій час зробив М. С. Бокаріус. Вчений народився в 1869 р. у м. Феодосія, іноді трапляються згадки й про одеське походження. Одразу зазначу, що прізвище Бокаріус має як італійське так і скандинавське коріння. «Західні» Бокаріуси провели генеалогічне дослідження і впевнені, що їх пращури потрапили до Криму за часів Катерини II. М. С. Бокаріус дійсно мав зв'язок з Одесою, адже він там навчався в гімназії. І навіть після 5-го класу отримав право на репетиторство.

У 1890 р. він вступив до Харківського Імператорського університету на медичний факультет. Великий вплив на становлення наукових інтересів М. С. Бокаріуса мали В. Ф. Грубе та Д. Ф. Лямбль. Щодо В. Ф. Грубе, Бокаріус свої перші кроки в науковій діяльності зробив під його керівництвом. Після завершення навчання В. Грубе запросив його до хірургічної клініки в якості ординатора. Окрім навчання, молодий та енергійний Бокаріус, виконував великий об'єм організаторської роботи. Під керівництвом професора В. Я. Данилевського він допомагав з організацією сільських бібліотек, а під керівництвом професора Раєвського – працював в комітеті з організації народних читань.

«Неустанно, всегда и всюду служить Родине, служить народу» – девіз, який став життєвим кредо М. С. Бокаріуса. Й він дійсно наполегливо працював впродовж усього життя. В 1895 р. він закінчує університет з