

http://www.uazakon.com/documents/date_b2/pg_gxcfxs.html 2007р. [с. 1, 2]

2. Постанова від 27.06.2007 №189 Президії НАНУ [Електрон. ресурс]. Режим доступу

http://www.uazakon.com/documents/date_b2/pg_gxcfxs.html

3. Угода між Національним космічним агентством України, Російським космічним агентством, Національною академією наук України і Російською академією наук про створення Міжнародного центру космічного права (643_216) Угода від 05.06.1998 [Електрон. ресурс]. Режим доступу:<http://ua-info.biz/legal/baseop/ua-ympetr.htm>

УДК: 3479(047)

Порхун І.С.,
студентка,

Інститут Аеронавігації,
Національний авіаційний університет, м. Київ

Донченко І.А.,
студентка,

Інститут Аеронавігації,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Шуст Н.Б., д.с.н., професор

МАЛА АВІАЦІЯ В ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ

19 травня 2011 року Верховна Рада України прийняла новий Повітряний кодекс України, який набрав чинності 17 вересня минулого року. Прийнятий документ по-новому підходить до прав пасажирів, фіксуючи конкретні підстави, строки і розміри компенсації за відмову у перевезенні, відміни польоту, тривалої затримки вильоту і зниження класу обслуговування. Більше того, пасажирів чартерних рейсів також зможуть отримати компенсацію за затримку рейсу. Прийняття Повітряного кодексу має багато позитивів. Проте новий Повітряний кодекс містить і низку недоліків. На нашу думку головним недоліком є не визначений порядок роботи та пільги для "малої авіації": розділів, 276 статей і жодного слова. У розділі I, статті 1 дається наступне тлумачення "малої авіації": "авіація загального призначення – авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт". У розділі II, статті 4 визначається її місце в авіації: "Авіація поділяється на цивільну та державну авіацію. Цивільна авіація задовольняє потреби держави і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах та виконанні польотів у

приватних цілях і поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення."

Існуюча система державного регулювання діяльності цивільної авіації орієнтована на створення (розроблення і виробництво) та використання великих повітряних суден із злітною масою понад 5700 кілограмів. Однак сьогодні дедалі гострішими стають проблеми створення та використання малих повітряних суден із злітною масою, що не перевищує 5700 кілограмів.

Раніше, коли малі повітряні судна використовувалися лише в спортивних цілях, цими питаннями займалися організації громадського Добровільного товариства сприяння авіації, армії та флоту (ДТСААФ). Державні органи цивільної авіації не брали участі у регулюванні цієї діяльності.

Необхідно прийняти лінію розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден.

Чому це актуально?

1. Існуюча система державного регулювання діяльності цивільної авіації не враховує особливостей створення та використання малих повітряних суден;

2. Відсутність достатнього контролю призводить до створення суден малої авіації та їх використання без наявності офіційних дозволів, якими б встановлювалися вимоги до безпеки польотів цих повітряних суден;

3. Значно розширилося коло юридичних і фізичних осіб, які беруть участь у створенні та використанні суден малої авіації;

4. Розширилася сфера використання суден малої авіації – як у комерційних цілях, так і для задоволення індивідуальних потреб населення: захист рослин та внесення добрив, патрулювання газопроводів, аеро-фото- та відеозйомка, спорт, туризм, повітряне таксі;

5. З'явилися нові класи та категорії цих суден;

6. Розширився діапазон можливих місць базування суден за межами цивільних аеродромів і т.д.

Ми вважаємо, що для упорядкування регулювання діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден треба передбачити здійснення організаційних заходів, зокрема:

1) забезпечення виконання урядовим органом державного управління у галузі авіаційного транспорту функцій, пов'язаних з:

– реєстрацією та допуском до польотів малих повітряних суден, що використовуються з комерційною метою;

– сертифікацією типу малих повітряних суден, які призначені для серійного виробництва та для використання з комерційною метою;

– сертифікацією організацій, що займаються підготовкою, перепідготовкою, підвищенням кваліфікації та атестації авіаційного персоналу, який здійснює експлуатацію малих повітряних суден з комерційною метою;

– визначенням вимог до організацій, які займаються авіаційною спортивною діяльністю;

– надання недержавним та громадським організаціям певних функцій у сфері регулювання використання малих повітряних суден.

– підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації та атестації авіаційного персоналу авіації загального призначення;

Ми також вважаємо, що доцільніше було б відокремити авіацію загального призначення взагалі і розробити для неї особистий порядок роботи, який би сприяв її розвитку та процвітання. Але, щоб вище наведені заходи реалізувати і зробити їх ефективними треба побороти бюрократію.

І нехай здійсниться мрія тих, хто хоче в небо легально!

Література:

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 N 3393 – VI
2. Арасланов С. А. Перспективы рынка авиации общего назначения в Украине / С. А. Арасланов // Авиация общего назначения: научно-технический журнал. – Х., 1995. – № 1-2. – С. 5 – 9.

УДК 929: 629.7(043.2)

Просіна О.Д.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

ІГОР СІКОРСЬКИЙ – НЕВИЗНАНИЙ ГЕНІЙ ВІТЧИЗНЯНОЇ АВІАЦІЇ

Вітчизняна авіація відома своїми авіаторами, авіаконструкторами, їхніми польотами і винаходами у цивільній авіації. Одним з таких був Ігор Іванович Сікорський.

Майбутній авіаконструктор народився у 1889 р. в Києві. Ще студентом захопився авіаконструюванням і цілком присвятив йому своє життя. У липні 1909 р. на подвір'ї свого будинку в Києві Ігор Іванович Сікорський побудував перший гелікоптер і провів його випробування.

Однак підймальна сила гвинтів була недостатньою. Перший свій літак Ігор Сікорський побудував у квітні 1910 р., але невелика потужність двигуна не дала змоги апаратові стати першим літаючим літаком вітчизняної конструкції. Піднятися у повітря І.І.Сікорському вперше вдалося 3 червня 1910 р. на іншому літакові власної конструкції, але при спробі зробити поворот апарат розбився.

Більш досконалою моделлю став С-5, зі злітною вагою 440 кг, розмахом верхнього крила 12 м та двигуном 50 кінських сил, побудований у квітні 1911 р. На ньому було навіть сидіння для пасажира. Це був літак з хорошими льотно-технічними та пілотажними характеристиками. На ньому Ігор Іванович здав іспит на звання пілота, встановив чотири рекорди, здійснив показові польоти.

Того ж року Ігор Сікорський розробив літак С-6 із двигуном 100 кінських сил та тримісною кабіною. 29 грудня 1911 р. він установив на цьому літаку світовий рекорд швидкості польоту з двома пасажирами. Ця модель принесла конструкторові заслужену славу. На Московській повітроплавальній виставці конструктора було нагороджено Великою золотою медаллю, а Російське технічне товариство нагородило його медаллю "За корисну працю у повітроплаванні та за самостійну розробку аероплана своєї системи, яка дала чудові результати".

У квітні 1912 р. І.І.Сікорського, котрому виповнилося лише 22 роки, запросили на посаду головного конструктора авіаційного відділу Російсько-Балтійського вагонного заводу. На цьому підприємстві з'явилося багато оригінальних літальних апаратів, які здобули визнання фахівців і за кордоном: літак С-6Б (1912 р.), біплан С-10, моноплан С-11 (1913 р.). Літак Ігоря Сікорського С-7 уперше було продано за кордон. Розроблялися також навчальні та тренувальні машини, гідролітак.

Новий етап діяльності І. Сікорського – конструктора пов'язаний з переходом його до іншого напрямку авіації – важкого літакобудування. Навесні 1913 р. було побудовано принципово новий літак "Російський витязь", який за розмірами та масою у декілька разів переважав усі відомі літаки. Це був гігантський біплан, оснащений чотирма двигунами, з великою закритою пілотською кабіною та зручним пасажирським салоном. 10 грудня 1913 р. піднявся в повітря знаменитий "Ілля Муромець", справжній повітряний корабель. Він мав комфортабельний пасажирський салон з електричним освітленням. У 1914 р. на "Іллі Муромці" було встановлено світовий рекорд вантажопідйомності. На другому "Іллі Муромці" екіпаж на чолі з Ігорем Сікорським здійснив унікальний переліт Петербург – Київ і назад. Київське товариство повітроплавців нагородило знаменитого земляка золотою медаллю з на-