

– 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-

писом "Славному витязеві російського повітряного океану Ігорю Сікорському".

У роки I Світової війни "Муромці" нових модифікацій пішли в серію, було створено їх ескадрилью, яка ефективно діяла на фронті. У роки війни Ігор Сікорський створив ще декілька типів літаків: легких типу винищувача-перехоплювача, розвідників, винищувачів супроводу, штурмовиків та інших типів. Фактично було закладено основи російської авіаційної промисловості.

У зв'язку з подіями 1917 р. виробництво на Російсько-Балтійському вагонному заводі занепало, поставки припинилися, замовлення не надходили. І.І.Сікорський вимушений був залишити завод, його запросили продовжити роботу у Франції. У січні 1918 р. він відплив з Мурманська за кордон.

Після нетривалого перебування у Франції, де з закінченням війни потреба в його конструкторському таланті вичерпалася, Ігор Сікорський переїхав до США і там через чотири роки з групою емігрантів організував літакобудівельну фірму. Експлуатація першого збудованого в США на базі "Іллі Муромця" літака S-29A (1924 р.) дала змогу зміцнити становище фірми. Наприкінці 1920-х років фірма Ігоря Сікорського увійшла до складу могутньої авіаційної корпорації "United aircraft and transport corporation", його конструкторська діяльність отримала нові стимули для розвитку. Роботи зі створення та удосконалення літальних апаратів тривали. Деякі з цих апаратів стали широко відомими. Так, літаючий човен S-42 встановив десять світових рекордів, а десять серійних S-42 стали першими у світі міжконтинентальними пасажирськими лайнерами, які забезпечили регулярні рейси через Атлантичний і Тихий океани.

Наприкінці 30-х років Ігор Сікорський перейшов на створення гелікоптерів (вертольотів). Упродовж двох десятиріч він конструював гелікоптери різних класів, що дістали велике поширення. Його фірма, яка з 1943 р. стала знову самостійною, була провідним виробником вертолітної техніки. З виробництва вертольотів Ігоря Сікорського почалося серійне вертольотобудування не лише в США, а й у Великій Британії та Франції. Після виходу на пенсію в 1957 р. Ігор Іванович Сікорський залишався консультантом фірми. За його участю створювалися вертольоти другого покоління і почалася розробка вертольотів третього покоління.

І. Сікорський зробив великий внесок у розвиток авіації: виготовив літаки з кількома двигунами, тим самим збільшивши потужність нашої авіатранспорту, що дало можливість збільшити об'єм перевезень як

пасажирських, так і вантажних. Але, не дивлячись на це, його талант зуміли визнати тільки за межами України.

Література:

1. Згуровський М. Людина, яка втілила мрію Леонардо да Вінчі / М. Згуровський // Дзеркало тижня.– 2008.– № 13.– С. 1-4.

УДК 001.6: 347.82(470)(043.2)

Рудковська О.В.,
фахівець I категорії,
юридичний факультет,
Тернопільський національний економічний університет,
м. Тернопіль
Науковий керівник: Слома В.М., к.ю.н., доцент

ПРОБЛЕМИ СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТКУ ПОВІТРЯНОГО ЗАКОНОДАВСТВА В РОСІЇ

Актуальність даного дослідження зумовлена важливістю використання як позитивного досвіду, так і врахування проблем формування повітряного законодавства провідних країн світу, в тому числі і Росії, яка одна з перших почала освоєння повітряного простору під впливом науково-технічного прогресу, як основного чинника суспільних відносин.

У працях російських юристів детально розглянуті проблеми правового регулювання повітроплавання в позитивному і перспективному планах, управління повітряним рухом на національному та міжнародному рівнях, розвитку юридичних засобів забезпечення безпеки польотів в глобальних і регіональних рамках. Значний внесок у цьому відношенні внесений представниками юридичної науки: Ю.М. Малєєвим, О.М. Верещагінін, Ю.М. Колосова, В.Д. Бордуновим, А.П. Мовчаном, А. І. Котовим, В.М. Тихоновим. Поряд з ґрунтовним розглядом основних стадій становлення міжнародного і внутрішньодержавного права російські вчені провели поглиблений аналіз та дали об'єктивну оцінку діючих нормативних актів, висуваючи на цій базі практичні рекомендації та конструктивні пропозиції щодо поліпшення різних сторін регламентування діяльності цивільної авіації [3, с.12].

Російські вчені визнають, що повітряне право, стало більшою мірою правом міжнародним, ніж національним. Характер і сама можливість виконання будь-якої діяльності у повітряному просторі підпорядко-