

розглядає заявку, у ході розгляду якої вчиняє необхідні нормативні дії, наприклад, проводить огляд цивільного повітряного судна, після чого приймає рішення про реєстрацію або відмову у реєстрації такого судна.

У разі ухвалення відповідним органом реєстрації судна у державному реєстрі повітряних суден України, особа отримує відповідне реєстраційне посвідчення повітряного судна, яке є обов'язковим бортовим документом і під час виконання польоту має бути на борту повітряного судна [2, VIII глава, ч. 1]. Реєстраційне посвідчення повітряного судна видається на певний термін, після закінчення якого власник або орендар (лізингоодержувач) повинні проходити процедуру перереєстрації, процедура якої вказана у Правилах реєстрації повітряних суден.

Таким чином, законодавець, імплементуючи норми конвенції до законодавства України забезпечив виконання цих самих норм, а також чітко вказав дії, необхідні для реєстрації цивільного повітряного судна в Україні. Вивчення даного питання є не тільки актуальним, але й необхідним для осіб, які мають у власності або у оренді/лізингу повітряне судно.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України в ред. від 4 лист. 2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

2. Авіаційні правила України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні»: наказ Державної авіаційної служби України від 5 лют. 2019 р. № 153. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-19#n11>

3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038)

УДК 629.73 (94) (477):629.02(043.2)

**Чубенко Я.В.**, студент,  
Юридичний факультет,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

### **СТЕПАН ГРИЗОДУБОВ – ВИДАТНИЙ АВІАКОНСТРУКТОР УКРАЇНИ**

Видатний авіаконструктор Степан Васильович Гризодубов у 1903 році закінчив Харківське залізничне училище і став майстром електромеханічного ремесла. Завідував електростанцією дворянського зібрання Харкова, крім того, мав власну

електромеханічну майстерню. З 1924 року і до початку окупації Харкова у жовтні 1941 року С. Гризодубов працював у Науково-дослідному інституті гігієни праці та профзахворювань, де очолював роботи з проектування, розробки, виготовлення, випробування та встановлення контрольно-диспетчерської апаратури для різних галузей промисловості.

У кінці 1908 року, дізнавшись про політ літака братів Райт, Гризодубов виявив бажання відтворити схеми і креслення літального апарату. З 1908 р. Степан Васильович робив спроби побудувати копію літака братів Райт. У 1910 р. Гризодубов збудував перший літак Г-1 («Гризодубов-1»). Цей літак був зовні схожий на літак Райтів та обладнаний чотирициліндровим бензиновим двигуном рідинного охолодження власної конструкції. Випробовував свій двомісний аероплан конструктор навесні 1911 року на полі Харківського іподрому: він їздив по полю, але піднятися в повітря не зміг. Згодом сконструював ще два літаки Г-2 і Г-3. Майже перед завершенням будівництва літака Г-3 у Севастополі двомісний «Фарман» капітана Б.В. Макєєва з Гризодубовим на борту потрапив у аварію. Степан Васильович покалічив обидві ноги. Але йому вдалося полетіти на власному літаку. С. Гризодубов, не маючи льотного досвіду, самостійно підняв повітряне судно в небо і успішно виконав польоти над полем Харківського іподрому у 1912-1914 роках. Четверта модель аероплана Г-4 («Гризодубов-4»), коштувала 5500 рублів і зберігалася в селищі «Новий Харків» у дерев'яному сараї.

Саме у той час відбувалися масштабні гонки серед авіаконструкторів і С.В. Гризодубов посідав чільне місце. Завдяки своїм досягненням, які потім були опубліковані у французьких, німецьких та інших журналах, він дав новий поштовх для інших авіаконструкторів по всьому світу.

25 лютого 1916 року Степан Гризодубов був зарахований до школи військових льотчиків при Імператорському Всеросійському аероклубі, а 8 червня отримав диплом пілота-авіатора. Однак революційні події змусили його повернутися до Харкова. У 1919-1924 рр. він очолював авіаремонтні майстерні Харківського авіапарку, відновлював літаки для Червоної Армії, а згодом на базі цих майстерень був створений авіаційний завод. З 1924 року керував секцією планерного спорту і малопотужної авіації України і Криму. У 1925 році був завідувачем планерної секції Товариства авіації і повітроплавання України та Криму. У 1939 році спроектував та побудував спортивний літак Г-5 з бензиновим двигуном, а з 1928 по 1938 рік сконструював і побудував три типи аеросаней.

Після закінчення Другої світової війни Степан Гризодубов багато часу присвячував популяризації досягнень вітчизняної авіації серед школярів і студентів, а також займався науково-дослідницькою працею. Потім займався винахідницької діяльністю і раціоналізаторської роботою, очолював групу інженерів-конструкторів. Більшість своїх винаходів та розробок Степан Васильович збудував саме на базі Харківського державного авіаційного виробничого підприємства, яке забезпечує повний цикл робіт із серійного виробництва, доопрацювання та технічного обслуговування в процесі експлуатації вироблених літаків; має сертифікати про схвалення виробництва, видані Державіаслужбою України та Авіаційного реєстру Міждержавного авіаційного комітету, а також висновок з організації системи якості Бюро Верітас.

С.В. Гризодубов та інші конструктори прагнули створити універсальну й недорогу у виробництві машину, що передбачала можливість перевезення трьох пасажирів при екіпажі із двох осіб. Крім пасажирського, розробляли варіанти санітарного й фотознімального літаків. Машина отримала назву К-2.

Степан Гризодубов є батьком відомої льотчиці Валентини Гризодубової. Вона займалася планерним спортом, працювала льотчиком-інструктором в Тульській авіаційній школі. У 1937 році на літаках УТ-1, УТ-2 і АИР-12 встановила п'ять світових авіаційних рекордів висоти, швидкості та дальності польоту. 24-25 вересня 1938 року як командир екіпажу на літаку АНТ-37 разом з льотчицями П. Осипенко та М. Расковою здійснила безпосадочний переліт з Москви на Далекий Схід, встановивши світовий жіночий рекорд дальності польоту. За час радянсько-німецької війни Гризодубова здійснила близько 200 бойових вильотів на бомбардування ворожих об'єктів і для підтримки зв'язку з партизанських загонах.

Вся діяльність Степана Васильовича Гризодубова була пов'язана з авіацією. Упродовж усього життя він йшов до своїх мрій незважаючи на всі негаразди і життєві ситуації. Завдяки своєму старанню та наполегливості видатний авіаконструктор зайняв одне з почесних місць серед найкращих авіаконструкторів. Більшість європейських та радянських авіаконструкторів розпочали свою авіаційну діяльність завдяки Степану Васильовичу Гризодубову. Він був не тільки одним із найкращих авіаконструкторів свого часу, а ще був чудовим батьком і зразковим сім'янином.

#### *Література*

1. 13 липня народився відомий авіаконструктор, винахідник і льотчик Степан Гризодубов: веб-сайт. URL: <http://aeroclub.net.ua/events/ua/382-grizodubov.html> (дата звернення: 17.10.2019).

2. Степан Гризодубов: веб-сайт. URL: [http://uahistory.com/topics/famous\\_people](http://uahistory.com/topics/famous_people) (дата звернення: 17.10.2019).

УДК 341.226(043.2)

**Шпак І.М.**, студентка,  
Юридичний факультет,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Пильгун Н.В., к.ю.н., доцент

## **ПРИНЦИПИ МІЖНАРОДНОГО КОСМІЧНОГО ПРАВА**

Принципи міжнародного космічного права є основними ідеями щодо врегулювання суспільних відносин в аерокосмічній сфері.

Міжнародне космічне право – це сукупність міжнародних принципів і норм, що встановлюють правовий режим космічного простору, включаючи небесні тіла, а також регулюють права та обов'язки учасників космічної діяльності [2].

Початок формування міжнародного космічного права було покладено запуском Радянським Союзом 4 жовтня 1957 року першого штучного супутника землі. Ця подія ознаменувала нову еру в розвитку людства й вплинула на різні сторони життєдіяльності держав, у тому числі й на міжнародні відносини. Саме через це виникла необхідність правового регулювання космічної діяльності.

Формування та розвиток світового правопорядку космічної ери було пов'язано насамперед зі становленням принципів дослідження та використання космічного простору. Під принципами міжнародного космічного права ми розуміємо базисні норми, на основі яких формуються правила поведінки суб'єктів міжнародного права у зв'язку з їх діяльністю у космосі. Виникнення та розвиток цих принципів базувалися на розумінні громадськістю того, що освоєння космосу одними державами не повинно відбиватися на інтересах та суверенітеті інших [3].

Природно, що на діяльність держав у космосі були поширені основні принципи міжнародного права: суверенної рівності, незастосування сили або погроза силою, мирне врегулювання суперечок, співробітництво між державами та інші. Однак, більшу роль у розвитку міжнародного космічного права зіграли Резолюції Генеральної Асамблеї ООН. Ще в грудні 1958 року в Резолюції Генеральної Асамблеї ООН підкреслювалися як спільна зацікавленість людства в космічному просторі, так і необхідність обговорення в ООН правових проблем, які можуть виникнути при