

Дувінг В.О., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

ІСТОРІЯ І СУЧАСНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНОЇ АВІАЦІЇ

Авіація – одна з важливих галузей техніки. З давніх-давен людина мріяла літати, але лише з кінця ХІХ ст. змогла піднятися в повітря. Першими в історії авіації були літальні апарати О. Лілієнтала (середина 90-х років ХІХ ст.), О. Можайського (1882 р.), К. Адера (1890 р.), братів Райт (1903 р.).

У травні 1910 р. в Києві був побудований перший літак повністю із вітчизняних матеріалів. Піднявся на ньому в повітря його конструктор професор О. Кудашев. Авіаційний Київ пам'ятає видатного льотчика і талановитого конструктора П. Нестерова, автора «мертвої петлі». У серпні 1913 р. провів груповий переліт ланкою з трьох літаків за маршрутом Київ-Остер-Київ з посадками на польових аеродромах.

Автор ідеї першого в світі гідролітака і першого в світі винищувача з шасі, що забирається в повітрі, Дмитро Григорович, також киянин. У Петербурзі Д. Григорович спроектував на початку 1913 р. перші у світі гідролітаки «М-1», «М-2» і «М-4», котрі використовували водяний простір як злітну і посадочну смугу.

Найбільша епоха в розвитку вітчизняної авіації належить конструктору Київського Окремого Конструкторського Бюро О.К. Антонову. Майже за 60 років його конструкторської діяльності було створено декілька десятків різних машин – вантажних, пасажирських, спеціальних. Особисто Олег Антонов зробив значний внесок у розвиток світової науки з питань планеризму, літакобудування, економіки. У 1946 р. він почав працювати для Аерофлоту: був спроектований і побудований літак АН-2, який і до тепер прислужується на господарських роботах в Україні та інших державах пострадянського простору. В Україні (серед льотно-технічного складу) цей літак називався кажан, радянська народна назва – «Аннушка», а також «кукурузник» (успадкований від У-2), з огляду на використання його у сільському господарстві. У книзі рекордів Гіннеса фігурує як літак, що випускається майже 70 років, найдовше у світі. Експлуатується цей літак також в США, Канаді, Європі. Діапазон їх від найменших АН-2 і АН-14 «Бджілка» до повітряного вантажника АН-72. Всі літаки з маркою «АН» можуть

приземлятися не лише на бетонні доріжки, але і на ґрунтові аеродроми. Створено і спеціальний арктичний літак АН-74, який обладнано лижним і колісним шасі. А якщо все-таки сісти неможливо, то літак має обладнання для парашутного скидання вантажу. В 50-і роки був створений пасажирський АН-24, на базі якого розроблені вантажний АН-26 і спеціальний літак для аерофотозйомок АН-30.

Найбільший у світі транспортний літак, створений в конструкторським бюро О. Антонова АН-124 «Руслан», який призначений для транспортування особливо великих вантажів, у віддалених і важкодоступних районах Далекого Сходу і Півночі. У 1985 році на літаку АН-124 «Руслан» було встановлено 21 світовий рекорд, в тому числі з вантажопідйомності (171 219 кг на висоту 10750 м), а 6 травня 1987 р. було встановлено світовий рекорд дальності перельоту замкнутим маршрутом (20 150,92 км).

Після Олега Антонова Київське ОКБ очолив генеральний конструктор, Герой Соціалістичної Праці Петро Балабуєв. Традиції ОКБ продовжились у створенні вантажного літака «Мрія», який здатний виводити на стартову висоту космічні кораблі багаторазового використання типу «Буран» для запуску в космічний простір; пасажирського літака з принципово новим конструктивним рішенням турбогвинтових двигунів і на подібному принципі – літака для гасіння лісових пожеж. Фактично, АН-225 «Мрія» – це подальший розвиток літака АН-124 «Руслан». АН-225 з'явився на світ 30 листопада 1988 року. Причиною створення АН-225 була необхідність в авіаційно-транспортній системі для проекту багаторазового космічного корабля «Буран». Також ставилося завдання доставки космічного човника на космодром у разі приземлення його на запасні аеродроми.

3 травня 1989 року «Мрія» стартувала з аеродрому Байконур, несучи «на спині» свій перший вантаж – повітряно-космічний літак «Буран» масою більше 60 тонн. За наступні 10 днів екіпаж на чолі з А. Галуненком виконав кілька випробувальних польотів, в яких була оцінена керованість цієї зв'язки, заміряні швидкості польоту і витрати палива. А 13 травня ця унікальна транспортна система виконала переліт по 2700-км маршруту Байконур-Київ.

День 7 травня 2001 року увійшов в історію і літака, і всієї України, і авіаційних вантажних перевезень в цілому. У цей день відбувся «другий перший» зліт, друге народження гіганта. Пройшовши ретельні наземні перевірки, «Мрія» під бортовим позначенням UR-82060 після семирічної перерви знов піднялася в повітря і зробила 15-хвилинний політ.

У серпні 2009 року літак потрапив в книгу рекордів Гіннеса за перевезення найбільшого одноцільного вантажу – генератора вагою 187,6 тонн. На даний момент у літака на рахунку 240 авіарекордів, у тому числі рекорди швидкості.

Література

1. Українська авіація і літакобудування – історія і сучасність [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://aerospace.klasna.com/uk/site/ukrayinska-aviatsiya-i-li.html>.

2. Українська авіація: історія і перспективи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://fakty.com.ua/ua/ukraine/20180618-ukrayinska-aviatsiya-istoriya-ta-perspektyvu>.

3. Гордість українського літакобудування – АН-124 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://espu.org.ua/2017/12/hordosti-ukrainskoho-litakobuduvannia-an-124-35-rokiv-istoriia-stvorennia-ta-malovidomi-fakty>.

4. АН-225 Мрія – гордість українського літакобудування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://veterano.com.ua/korisni-materiali/vijskova-nauka/308-an-225-mriya-gordist-vitchiznyanogo-litakobuduvannya>.

5. Історія розвитку і сучасний стан української авіації і літакобудування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz>.

УДК 347.085 (043.2)

Дуднік В.К., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Єряшов Є.К., старший викладач

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРАВА ВЛАСНОСТІ НА МІСЯЦЬ ТА НЕБЕСНІ ТІЛА

Можливість придбати ділянки на космічних тілах користується популярністю усього світі вже протягом кількох років. Пропозиція придбати ділянку на Місяці, Венері чи Марсі у приватну власність є цікавою, але особливої уваги заслуговує аспект правомірності купівлі-продажу ділянок на небесних тілах, правовий режим такої власності, для чого необхідно дослідити міжнародно-правові акти, які регулюють вказане питання.

Відповідно до стаття II Договору про принципи діяльності держав з дослідження і використання космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла 1967 року, космічний простір, включаючи Місяць та інші небесні тіла, не підлягають