

сучасних літаків, модернізувати виробництво і втілювати свої сміливі ідеї в життя, залучаючи зарубіжних партнерів.

#### *Література*

1. Зазирнути під фюзеляж – внутрішня модернізація «Антонова» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://nachasi.com/2017/09/07/zazyrnuty-pid-fyuzelyazh/>.

2. Антонов в Ле Бурже. На какой рынок претендует новый Ан-132 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://biz.liga.net/all/transport/intervyu/3695176-antonov-na-le-burzhe-kakoe-budushchee-zhdet-novyy-an-132.htm>.

3. Український літак Ан-2-100 встановив другий за рік світовий рекорд [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nv.ua/ukr/ukraine/events/ukrajinskij-litak-an-2-100-vstanoviv-drugij-za-rik-svitovij-rekord-1675725.html>.

УДК 347.823.21:001.121.18(043.2)

**Шерстобоєв С. О.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ,  
Науковий керівник: Тимченко А. П., к.ю.н, доцент

### **МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «ХАРКІВ – ПІВНІЧНИЙ»: ІСТОРІЯ ТА СЬОГОДЕННЯ**

Перший регулярний повітряний рейс з харківського аеродрому «Сокольники» було здійснено 1 травня 1921 року за маршрутом Харків-Орел-Москва. На аеродромі базувався повітряний дивізіон важких бомбардувальників «Ілля Муромець» конструктора І. Сікорського. А вже через два роки – 23 березня 1923 року, відповідно до Постанови Раднаркому УРСР у Харкові (столиця України до 1936 року), було створено першу авіакомпанію цивільної авіації України – акціонерне товариство «Укрповітрошлях» (Українське товариство повітряних сполучень). Для потреб нової авіакомпанії було споруджено аеропорт «Харків Сокольники». Перший в Україні регулярний рейс за маршрутом Харків-Полтава-Київ з цього аеропорту відбувся 25 травня 1924 року [1].

У передмісті Києва Жуляни (зараз міжнародний аеропорт «Київ») для прийому літаків із Харкова відвели колишнє військове летовище. Згодом було відкрито повітряне сполучення за маршрутом Харків-Полтава-Кіровоград-Одеса, а з 1928 року міжнародний рейс Харків-Тегеран. Тодішні літаки цивільної авіації брали на борт лише 5 пасажирів, квиток коштував 46 карбованців

60 копійок. Пасажир мав право на перевезення 5 кг безкоштовного багажу, але до вартості квитка у якості бонусу передбачалась послуга його доставки на таксі від квартири до трапу літака.

Слід зазначити, що поява аеропорту у Харкові стала поштовхом для розвитку авіаційної галузі України, заклала підґрунтя створення Харківського авіаційного заводу. Аеропорт та завод одночасно будувались відомою авіаційною фірмою «Юнкерс» (Німеччина). Саме таке вдале поєднання: виробництво – аеропорт – висококваліфікована робоча сила – інженерні кадри, змусило німецького авіаконструктора Клода Дорньє внести пропозицію щодо перенесення до Харкова повного циклу виробництва нової моделі свого гідроплану – «Валь». Згодом було прийнято рішення про розгортання на території аеропорту вітчизняного конструкторського бюро, яке очолив Костянтин Калінін (у минулому льотчик царської армії та військ УНР). Під його керівництвом на летовищі «Харків-Сокольники» було випробувано понад 10 різноманітних моделей літаків, які до 1941 року стали основою радянської цивільної авіації. Зокрема створений ним К-5 став першим масовим пасажирським радянським літаком (у Харкові до 1941 року виготовлено 258 одиниць).

Під час Другої світової війни Харківський аеропорт слугував військовою та ремонтною базою. З фронту надходило багато пошкоджених машин, ремонтом яких займався Харківський авіаційний завод. У Сокольниках ремонтувалися та базувалися такі літаки як: Як-1, Як-7, Як-9, Ла-5 та Іл-2. За часів фашистської окупації аеропорт мав назву «Харків-Центральний», на його території з 1942 по 23 серпня 1943 року базувалися авіаційні підрозділи люфтваффе. Після звільнення Харкова вже у листопаді 1943 року на ньому було розпочато виробництво винищувачів Як-7 і Як-9 [2].

У повоєнні часи аеропорт «Харків-Сокольники» остаточно стає лише випробувальним летовищем для Харківського авіаційного заводу. З 60-х років по теперішній час на ньому пройшли випробування понад 100 типів літаків, зокрема такі відомі як: Ту - 104, Ту-124, Ту-134, Ан-70, Ан-71, Ан-72, Ан-74, Ан-140, Ан-148. Літаки виготовлялись для потреб вітчизняного ринку, а також для РФ, Білорусі, Казахстану, Азербайджану, Туркменістану, Лівії, Ісламської республіці Іран.

У 1995 році Постановою Кабінету Міністрів України було прийнято рішення про відновлення експлуатації летовища у якості аеропорту «Харків-Сокольники» [3]. Було відремонтовано злітно-посадкову смугу, здійснено будівництво пасажирського терміналу,

отримано відповідну сертифікацію від Державіаслужби України, створено зони прикордонного та митного контролю. Сучасне аеронавігаційне та електронне обладнання було закуплено в Словаччині, отримано код ІКАО: UKHV. З кінця 90-х років з міжнародного аеропорту «Харків-Сокольники» здійснюються чартерні рейси приватних авіакомпаній до Німеччини, Грузії, країн Близького Сходу. Також летовище використовується авіазагоном Державного управління справами Адміністрації Президента України.

Підбиваючи підсумок необхідно відмітити, що аеропорт «Харків-Північний» має статус аеропорту сумісного використання та продовжує традицію співпраці з Харківським державним авіаційним виробничим підприємством (основний експлуатант), Державною авіаційною службою України. Аеропорт може приймати середньо-магістральні літаки та вертольоти всіх типів. З квітня 2014 року аеропорт активно використовується Повітряними Силами ЗС України. Завдяки зручному розташуванню аеропорту, практично у центрі міста (вулиця Сумська, 134) неподалік від військового шпиталю гарнізону, у Харкові було врятовано життя тисяч поранених військовослужбовців, яких доставляли із району проведення АТО повітряним транспортом.

#### *Література*

1. Харківський аеропорт, історія [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://hrk.aero/uk/istoriya-aeroportu/>.
2. Антипов В. Небо над Харьковом. Май 1942. / В. Антипов, Д. Карленко. – Х.: Деметра, 2006. – 68 с.
3. Про здійснення екологічного контролю в пунктах пропуску через державний кордон : Постанова Кабінету Міністрів України від 20 березня 1995 р. № 198 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/198-95-p>.

УДК 347.8:061(100)(043.2)

**Ярошенко Т. С., Яценко А. В.**, студентки,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

## **РОЛЬ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ В ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ ДІЯЛЬНОСТІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Питання авіації посідає надзвичайно важливе місце на світовій арені, оскільки авіаційний транспорт є одним із найбільш уразливих