

майбутнього «космічного човника». Крім цього, Ю. Кондратюк запропонував ввідправляти на Місяць екіпаж з трьох осіб: двоє в спеціальному модулі повинні досягти місячної поверхні, а третій – залишатися в кораблі на навколomisячній орбіті. Через 40 років при своєму польоті на Місяць американці Н. Армстронг, М. Коллінз, Е. Олдрін діяли за такою ж схемою.

Отже, Юрій Кондратюк (Олександр Шаргей) своїми думками та винаходами випередив час. На космодромі Канаверал у США йому було встановлено пам'ятник. Іменем вченого названо астероїд 3084 Кондратюк. Американські астронавти назвали один із кратерів на зворотному боці Місяця ім'ям Кондратюка.

Література

1. Юрій Кондратюк – українець, ім'я якого написано золотими літерами в музеї NASA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://heroes.profi-forex.org/ua/kondratjuk-jurij-vasilovich>.

2. Юрій Кондратюк: таємниці долі та винаходів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://na-skryzhalyah.blogspot.com/2016/05/blog-post_42.html.

УДК 629.73 (091) (043.2)

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

МИКОЛА ЛУКИЧ ГОЛЕГО: ШЛЯХ ДО УСПІХУ

Микола Лукич Голего – видатний вчений у галузі механіки та машинобудування, професор, доктор технічних наук, член-кореспондент Академії наук України. Був ректором Київського інституту інженерів цивільної авіації (нині Національний авіаційний університет).

У 1938 році з відзнакою він закінчив Київський авіаційний інститут. Одночасно закінчив льотні курси і отримав кваліфікацію пілота IV класу. По закінченні вищого навчального закладу Миколу Лукича було направлено до Харкова на авіаційний ремонтний завод 242 ЦПФ. Шість років свого професійного життя він віддав саме цьому підприємству. Там він працював спочатку майстром, потім провідним інженером з двигунів і, нарешті, начальником моторного цеху. У лютому 1939 року його було нагороджено знаком «Відмінник Аерофлоту».

У роки Другої світової війни М. Голего разом із заводом евакуювався до Алма-Ати. У 1942 році його перевели до Казахстану і призначили головним інженером авіаційного ремонтного заводу 406 ЦПФ. У 1944 році йому доручено організацію у Дніпрі нового авіаційного ремонтного заводу, на якому було організовано випуск продукції для фронту.

У липні 1948 року Микола Голего організував новий авіаційний ремонтний завод 410 ЦПФ у Києві. Виконуючи обов'язки керівника, Микола Лукич без відриву від виробництва займався науково-дослідною роботою. Основою його кандидатського дослідження стали питання в галузі тертя та зношування.

У вересні 1953 року Миколу Лукича переведено до Київського інституту інженерів цивільної авіації на посаду завідувача кафедри технології ремонту авіаційної техніки. З січня 1954 року він був призначений ректором інституту.

За роки його керівництва інститут став знаним не лише у Радянському Союзі, а й за його межами. У 1966 році вищий навчальний заклад нагороджено орденом Трудового Червоного прапора, ще через рік інституту вручено Пам'ятний прапор Міністерства цивільної авіації СРСР, а у 1970 році – Ленінську ювілейну грамоту як кращому вищому навчальному закладу серед навчальних закладів Міністерства цивільної авіації. Як педагог-науковець підготував 30 кандидатів і докторів наук.

Як талановитий організатор саме він розробив проект будівництва інституту та втілив його в життя. За 22 роки було збудовано 10 навчальних корпусів, приміщення лінійних експлуатаційних майстерень, моторовипробувальну станцію, радіополігон, 10 гуртожитків для студентів, 9 житлових будинків, спортивний комплекс, палац культури, їдальню, поліклініку та інші об'єкти.

Микола Голего був видатною людиною з баченням на перспективу і навіть з передбаченням, він, як реформатор, здійснив післявоєнну перебудову університету. Крім того, саме за його керівництва в НАУ почали навчатися іноземці, при ньому університет набув реального статусу міжнародного освітнього закладу.

У 1977 році Микола Лукич Голего очолив Науково-технічний центр АН України «Триботехніка», в якому проводилися дослідження в космічній галузі держави щодо підвищення довговічності та надійності роботи машин та механізмів.

Микола Лукич Голего є прикладом для наслідування для молодих фахівців та вчених. Бо саме завдяки своїм знанням,

здібностями і праці, він став видатним керівником, науковцем і людиною з великої літери.

Завдання нинішнього покоління НАУ – докласти максимум зусиль, щоб зберегти і примножити плоди роботи Миколи Лукича, передати їх наступним поколінням.

Література

1. Голего Микола Лукич [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://esu.com.ua/search_articles.

2. Настоящий ректор [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.aviasouz.com/nast_rect.html.

3. Голего Микола Лукич // Професори Національного авіаційного університету (1933-2008). – К.: НАУ, 2008. – С. 80.

4. Діяльність Київського інституту інженерів цивільної авіації (1953-1991) // Національний авіаційний університет (1933-2003): Нариси історії / за ред. В.П. Бабака. – К.: НАУ, 2003. – С. 60-86.

УДК 346.9:629.73 (043.2)

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

АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ: ОСОБЛИВОСТІ ПРИВАТНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Державне регулювання діяльності авіації та використання повітряного простору України полягає у визначенні державою завдань, функцій, умов діяльності авіації та використання повітряного простору України, встановленні загальнообов'язкових авіаційних правил, здійсненні державного контролю за їх виконанням та відповідальності за їх порушення. У нормативно-правовому регулюванні авіатранспортної галузі України беруть участь як принципи і норми міжнародного повітряного права, так і норми національного законодавства України: Стандарти, Практики, що рекомендується, і Правила ІКАО; Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору і інших міжурядових угод, прийнятих в області ЦА; національні законодавчі і нормативно-правові норми. Об'єктом державного регулювання в авіатранспортній галузі виступає комплекс економічних відносин авіапідприємства з різними елементами ринкової структури, наприклад, виробниками повітряних суден, лізинговими компаніями,