

регулює відносини між суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням повітряного простору з метою міжнародних повітряних польотів. До системи міжнародного повітряного права входять принципи, які регулюють діяльність міжнародної цивільної авіації в цілому, як от: принцип суверенітету, принцип свободи польотів і принцип безпеки авіації та інші [1, с. 97].

Вищевикладене спонукає до висновку, що авіаційний транспорт є одним із найбільш уразливих об'єктів, а безпека цивільної авіації є невід'ємною частиною національної безпеки. Важлива роль при вирішенні проблеми забезпечення безпеки цивільної авіації належить праву, зокрема, такій його галузі, як адміністративне право, що регулює суспільні відносини в сфері безпеки цивільної авіації. Належне адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні є однією з важливих складових її повноцінної діяльності.

#### *Література*

1. Анцалевич Г.О. Міжнародне право: підручник. Київ: Алерта, 2003. 409 с.
2. Крестовська Н.М., Матвєєва Л.Г. Теорія держави і права. Підручник. Практикум. Тести: підручник. 2-ге вид., випр. і допов. Київ: Юрінком Інтер, 2019. 584 с.
3. Раскалей М.О. Окремі зобов'язання держав у сфері міжнародного повітряного права. Стан та перспективи. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2013. Вип. 6-2 (2). С. 155-158.
4. Старчук О.В. Щодо поняття принципів права. *Часопис Київського університету права*. 2012. № 2. С. 40-43.

УДК 34:629.734/.735-049.32(043.2)

**Хубулов І.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

### **УКРАЇНСЬКА «МРІЯ»: РЕКОРДИ, ВТРАТА І ВІДНОВЛЕННЯ**

Ан-225 «Мрія» – це надмасивний літак для транспортних перевезень, який був створений 1988 року київським конструкторським імені О. Антонова. Літак був побудований, насамперед, для потреб у галузі космонавтики, для переправлення

вантажів, космічних кораблів багаторазового використання «Буран» і компонентів ракетної системи «Енергія».

Перший політ літак Ан-225 здійснив 21 грудня 1988 року із заводського аеродрому Святошин. Літак підняв у повітря екіпаж у складі командира Олександра Галуненка, другого пілота Сергія Горбика, штурмана Сергія Нечаєва, бортінженерів Олександра Шулеценка та Володимира Гусара, радиста В'ячеслава Білоусова, провідного інженера з льотних випробувань Михайла Харченка [1]. 22 березня 1989 року українська «Мрія» з вантажем 156,3 т піднялася в повітря і за 3 год 45 хв польоту встановила 110 світових рекордів за швидкістю, висотою, вантажопідйомністю. 11 вересня 2001 року Ан-225 встановив 124 світових і 214 національних рекордів. Літак перевіз максимальний комерційний вантаж, маса якого складала 247 т. Він встановив абсолютний рекорд вантажопідйомності, переправивши вантаж масою 253,8 т. Усього на рахунку літака 240 світових рекордів, що є абсолютним рекордом у галузі всієї авіації [2].

Незважаючи на те, що літак був створений задля масштабних цілей, наступні 30 років він виконував функції транспортних перевезень інших важливих ресурсів, а саме: генераторів, турбін, медичних засобів у часи пандемії тощо.

27 лютого 2022 року у результаті повітряної атаки російських окупантів на аеропорт Гостомель під Києвом один із найбільших та найпотужніших літаків у світі був знищений. На момент повномасштабного вторгнення літак перебував в аеропорту Гостомель. Ще 26 січня Німеччина запропонувала розмістити у Лейпцигу увесь парк літаків ДП «Антонова». Українська сторона не одразу прийняла пропозицію німців, тривали переговори [3]. Технічно літак був придатний для виконання цього рейсу. Лишалось лише оформити документи в Державній авіаційній службі України. Зранку 24 лютого літак був на стоянці, готовий до перельоту. На жаль, о 5 ранку було сповіщено про удар, якого зазнав аеродром Бориспіль, а потім і аеродром Гостомель. Існував великий ризик загрози збиття літака в повітрі чи його перехоплення, тому було прийнято рішення перемістити «Мрію» зі стоянки під елінг задля того, щоб забезпечити її захист.

Один із головних конструкторів Ан-225 Анатолій Вовнянко зазначав, що якби Україні вдалося зберегти літак, його б неодмінно використовували задля транспортування військової техніки, бо за один переліт «Мрія» могла здійснити перевезення 9-10 бойових машин піхоти M2 Bradley [4].

Керівництво «Укроборонпрому» прийняло рішення реконструювати Ан-225. Будувались одночасно два корпуси літаків, один із екземплярів вцілів і тому його фюзеляж може бути використаним задля відбудови величного рекордсмена незалежної України. Різні експерти називають різну вартість відбудування «Мрії» від 500 млн євро до 3 млрд доларів. На даний час є приблизно 30% комплектуючих, які можна використати. Конструктор Анатолій Вовнянко зазначив, що літак можна відбудувати за 100-150 млн доларів.

Державне підприємство «Антонов» створило фонд відновлення літака. Потім повідомило, що проєкт буде здійснюватися в широкій міжнародній кооперації, за участю провідних компаній та підприємств глобальної авіаіндустрії [5].

Наша «Мрія» є одним із найвизначніших досягнень українського народу. Для України Ан-225 має важливе і визначальне значення, він є не лише показником високого технологічного прогресу, а й візитівкою нашої держави. За час свого існування літак «Мрія» був вагомим ресурсом для космічної галузі, виконував функції транспортування важких комерційних, технічних вантажів та гуманітарної допомоги. У світовому контексті Ан-225 відіграв важливу роль у глобальних логістичних операціях та сприяв розвиткові міжнародної співпраці у галузі транспортування масивних вантажів. Тому його відновлення є надзвичайно важливим як для України, так і для світу. Прогнозована вартість відновлення літака варіюється у досить великих цифрах, через що відшкодування матеріальних збитків може зайняти декілька поколінь. Якщо нам все ж таки вдасться відбудувати українського рекордсмена, його неодмінно можна буде використовувати для перевезення не лише гуманітарної допомоги, а і для перевезення воєнної техніки з європейських країн-партнерів. Ця місія є надзвичайно важливою в сучасних умовах, тому можна сказати, що українській «Мрії» – бути!

#### *Література*

1. Поплавський М. 21 грудня 1988 року Ан-225 «Мрія» вперше піднявся в небо. URL: <https://armyinform.com.ua/2019/12/21/21-grudnya-1988-roku-an-225-mriya-vpershe-pidnyavsya-v-nebo/> (дата звернення: 02.11.2023).

2. АН-225 «Мрія». Суперважкий транспортний літак. URL: <https://www.antonov.com/history/an-225-mriya> (дата звернення: 03.11.2023).

3. Чому не вдалося врятувати «Мрію» і хто в цьому винен. URL: <https://novy.tv/ua/news/2022/06/01/chomu-ne-vdalosya-vryatuvaty-mriyu-i->

hto-v-czomu-vynen/ (дата звернення: 01.11.2023).

4. Рогальська А. «Мрію» кинули напризволяще, а її відбудову переоцінили вп'ятеро, – конструктор Ан-225 Вовнянко. URL: <https://www.stopcor.org/ukr/section-suspilstvo/news-mriyu-kinuli-naprizvolyasche-a-ii-vidbudovu-pereotsinili-vpyatero-konstruktor-an-225-vovnyanko-27-02-2023.html>. (дата звернення: 02.11.2023).

5. Стасюк А. Зруйнована «Мрія». Чи вигідно Україні відбудовувати знищений літак. URL: <https://suspilne.media/234453-zrujnovana-mria-ci-vigidno-ukraini-vidbudovuvati-znisenij-litak/> (дата звернення: 02.11.2023).

УДК 34:629.78(477)(043.2)

**Швидун К.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

## **ЛЕОНІД КАДЕНЮК: МІСІЯ – КОСМОС**

Леонід Каденюк, перший та єдиний астронавт незалежної України, народився в селі Клішківці Хотинського району Чернівецької області. Минуло 62 роки від першого польоту людини в космос, на навколосезонній орбіті побувало багато космонавтів, серед яких п'ятнадцятеро українців. І єдиний, хто побував там за часів незалежної України, – це Леонід Каденюк, який стверджував, що «на нашій планеті немає нічого неможливого» [1].

Після закінчення середньої школи 1967 року вступив до Чернігівського вищого військового авіаційного училища льотчиків та отримав диплом льотчика-інженера за спеціальністю «Пілотування та експлуатація літальних апаратів». За роки навчання в училищі опанував польоти на надзвукових літаках-винищувачах, а 1971 року був призначений льотчиком-інструктором цього ж закладу. 1989 року Леонід Каденюк закінчив Московський авіаційний інститут за спеціальністю «Інженер-механік», де здобув вже другу вищу освіту [2].

1995 року він увійшов до групи космонавтів Національного космічного агентства України, а вже 1996 року Національне космічне агентство та Академія наук України готували наукову програму польоту. Стати учасниками польоту планували 28 кандидатів, обрано було четверо, один з них Леонід Каденюк, якому віддавали перевагу фахівці з NASA. Цього ж року Леонід Каденюк з дублером Ярославом Пустовим прибули до Космічного центру ім. Ліндона Джонсона у Х'юстоні для підготовки