

С. Полсуевич

Су-15ТМ из 62-го ИАП. Бельбек, 1995 г.
The Су-15ТМ of the 62nd fighter air regiment. Belbeck, 1995



С. Полсуевич

МиГ-23УБ из 894-го ИАП. Озерное, 1993 г.
The МиГ-23УБ of the 894th fighter air regiment. Ozernoye, 1993

части, дислоцирующиеся в Узине, больше не входят в состав ВС СНГ. Чуть позже Москва просила направить Ил-78 для участия в учениях на территории РФ, но получила отказ. Реакцию российского руководства легко угадать, даже можно приблизительно представить, какие слова слетали с губ политиков и генералов.

Подписав ряд договоров, Украина обязалась сократить к концу 1996 г. 600 боевых самолетов и 250 боевых вертолетов, к 1994 г. избавиться от ядерного оружия, а к 2001 г. планировалось вывести из боевого состава все самолеты ДА. Встал вопрос, что делать со стратегическими бомбардировщиками, и начался долгий торг. Так, российская сторона предлагала по 25 млн. USD за Ту-160, коих изначально планировала закупить 10. Украинская сторона просила около 75 млн. USD за самолет (зарубежные специалисты оценивали новую машину данного типа в 100 млн. USD). В то же время стоимость содержания одного Ту-160 оценивалось в 400000 USD в год, а Ту-95МС — 270000 USD. Таких расходов Украина себе позволить не могла.

Кроме того, прекратилось сопровождение самолетов АНТК им. А.Н. Туполева и завода-изготовителя. Возникли проблемы и с запасными частями. Для поддержания Ту-160 в летном состоянии приходилось заниматься самолетным «каннибализмом», снимая агрегаты с одних бортов и ставя их на другие. К тому же, возникли кадровые проблемы: на верность Украине присягнули около 25% летного и 60% инженерно-технического составов прилукского полка, а остальные к 1994 г. перевелись в Россию.

Учитывая подписанные договоры, в декабре 1997 г. руководство Украины обратилось к правительству США с просьбой оказать помощь в ликвидации Ту-160, Ту-95 (на каждый из них требовалось израсходовать 200000 и 167000 USD соответственно), а в октябре 2000 г. — Ту-22М3 и ракет Х-22. В ответ американцы выделили 27 млн. USD. Что это по сравнению со стоимостью ликвидированных машин! Но самое страшное, что одним махом был уничтожен труд десятков тысяч людей.

16 ноября 1998 г. начали утилизацию. Первым разрезали Ту-160 с бортовым № 24, выпущенный в 1989 г. и успевший налетать 466 ч. Вторым уничтожили 14-й борт, построенный в 1991 г. Он не налетал и 100 ч! Одни очевидцы говорят, что этому самолету просто не повезло: он стоял ближним к месту разделки. Другие указывают, что целенаправленно утилизировали самые новые машины. И процесс пошел: Ту-160 выстраивались в печальную очередь на «эшафот»...

Первоначально утилизация шла не очень активно. Однако в один из дней был организован показ Ту-160 американской делегации. На вопрос, сколько нужно времени, чтобы самолет поднять в воздух, один из командиров кораблей ответил — 2–3 ч. Иностранная делегация испытала легкий шок, ведь самолеты стояли уже почти 8 лет! После этого процесс утилизации резко ускорился: она продолжалась и днем, и ночью...

Когда казалось, что предмет торга вскоре попросту исчезнет, Украина все-таки решила передать России часть Ту-160 и Ту-95МС в счет долгов за энергоносители. 21 октября 1999 г. в Прилуки прибыла группа специалистов 37-й ВА ВВС России, которой предстояло отобрать для перебазирования 8 Ту-160. Первый из них (борт № 10) был готов к вылету уже 1 ноября, но из-за проблем с таможней он перелетел в Россию только через 5 дней. К концу года удалось перегнать 2 машины, в начале следующего — еще 6. Первые из них уходили практически без проблем: техническое состояние позволяло. А вот чтобы перегнать следующие, пришлось снимать с прибывших в Россию Ту-160 часть оборудования, доставлять на Ан-12 в Украину, устанавливать на очередной «стратег», а после его перелета повторять цикл.

Тем не менее все 8 Ту-160 (бортовые №№ 10, 11, 12, 15, 16, 17, 31 и 18) благополучно перелетели в Россию. Последний из них убыл 21 февраля 1999 г. Кроме того, РФ передали 3 Ту-95МС (бортовые №№ 08, 96, 100). Еще по одной машине стали экспонатами в музее авиации в Полтаве, два Ту-95МС оставили для исследовательских целей, в настоящее время они находятся на Николаевском АРП и выставлены на продажу. Кроме того, России передали 575 крылатых ракет Х-55 уже без ядерных боеголовок. Общая стоимость отправленных самолетов и ракет оценивалась в 285 млн. USD. Остальные пошли «под нож», и до середины 2001 г. разделали 17 Ту-95, 10 Ту-160 и 483 ракеты Х-55.

Затем принялись за утилизацию других самолетов дальней и морской ракетоносной авиации. Если Ту-16 и Ту-22 практически безболезненно выводили из боевого состава ввиду их возраста, то Ту-22М резали «по живому». К 27 января 2006 г. был уничтожен последний Ту-22М3 из 59 ликвидированных машин этого типа. Их судьбу разделили 6 Ту-142, 2 Ту-134УБЛ, а также 401 ракета Х-22.

Таким образом, Украине не удалось договориться с Россией о передаче на взаимовыгодной основе большинства самолетов дальней и морской ракетоносной авиации. Непродуманность принимаемых решений обернулась для государства убытками в несколько миллиардов долларов, а для военных и членов их семей — тысячами искалеченных судеб. ❑

Окончание следует

В ходе написания работы использовались исключительно открытые источники информации, всякое совпадение с данными, имеющими ограничения в доступе, случайное и не является преднамеренным.



С. Полсуевич

Ту-22М3 из 185-го ГТБАП. Борисполь, 6 июня 2002 г.
The Ту-22М3 of the 185th guard heavy bomber air regiment. Boryspol, June 6, 2002