

А. Макаров

Ту-134АК из состава 15-й транспортной авиабригады. Николаев (Кульбакино), 5 декабря 2012 г.
The Ty-134AK of the 15th transport air brigade. Nikolayev (Kulbakino), December 5, 2012



С. Полсуевич

Ми-8Т авиации ВМС Украины. Учения «Си-Бриз 2001»
The Ми-8Т of Navy of Ukraine. Training operation Sea-Breeze 2001



В. Коба

Diamond DA42 MPP NG авиации Госпогранслужбы Украины. Киев (Жуляны), 16 июня 2011 г.
Diamond DA42 MPP NG of the State Border Guard Service of Ukraine. Kyiv (Zhulyany), June 16, 2011

Су-27 из состава 831-й бригады тактической авиации. Миргород, 18 июля 2011 г.
The Cy-27 of the 831st brigade of tactical aviation. Mirgorod, July 18, 2011



А. Пильщиков

смешанных авиаполков — всего около 300 машин. Где они сейчас? В большинстве своем уже списаны по техсостоянию либо перешли в собственность авиационных компаний, и часть из них летает теперь уже совсем в других небесах.

Первоначально все складывалось как нельзя лучше. В 1992 г. Президент Л.М. Кравчук подписал указы, которыми разрешил использование ВТА для перевозки грузов в пределах территории Украины, но очень скоро стало понятно, что перевозить на Ил-76 практически нечего, да и экономически невыгодно. Чуть позднее сами военные авиаторы разработали экономически обоснованный бизнес-план использования ВТС на международных коммерческих перевозках. Вскоре такие перевозки начались, причем весьма успешно. Например, в 1996 г. экипажи ВТА налетали 14000 ч, заработав для страны 12 млн. USD. Полученного дохода хватало и на топливо, и на запчасти для самолетов, и на зарплату. Со временем можно было бы заработанные деньги и в строительство жилья вложить.

Это был настоящий клондайк, возможность для государства выйти на передовые позиции мирового рынка грузовых авиаперевозок. Если не в Европе и Америке, то в других регионах — точно. Но кто-то наверху решил по-своему и давай кроить законодательство, расформировывать воинские части, передавать аэродромы коммерческим фирмам. Не нашло поддержки и предложение о создании своеобразной «пожарной команды» сил ООН, способной в кратчайшие сроки прибыть в любую точку мира для выполнения миротворческих миссий. Она должна была состоять из украинских десантников, деятельность которых обеспечивали бы Ил-76.

Наступила переориентация на эксплуатацию самолетов за границей в составе коммерческих авиакомпаний, которым передали 125 Ил-76. Крупнейшими из них были «Атлант-СВ» (44 машины), BSL (9), «Ветеран» (7), «Грузовые авиалинии Украины» (7), «Хорс» (7). Затем при МО Украины была создана Украинская авиационно-транспортная компания (УАТК), в которой собрали 110 машин. Однако коммерческого успеха добиться не удалось, и сегодня эта компания не имеет летающих самолетов. В результате юридических просчетов при составлении договоров с коммерческими авиакомпаниями некоторое количество Ил-76 так и осталось за границей Украины (например, 5 Ил-76 — в составе санкт-петербургской авиакомпании Atruvera). На территории России по различным причинам осело еще, как минимум, четыре украинских «семьдесят шестых». В конечном итоге, в составе различного рода авиакомпаний оказалось около 150 Ил-76 и 15 Ил-78, из них 16 и 2 соответственно за пределами СНГ и стран Балтии. 7 Ил-76 и 1 Ил-78, летавшие в них, были потеряны, еще один Ил-78 списали после повреждения на стоянке в Узине.

Окончание на стр. 35