На начало 1992 г. **морская авиация** на территории Украины включала 18 авиачастей, в которых насчитывалось более 650 ЛА. Процесс их «украинизации» шел непросто. Так, 100-й КИАП привести к присяге на верность Украине удалось только с третьего раза, но большинство его личного состава во главе с п-ком Т. Апакидзе убыло в РФ. Авиатехника, включая 4 Су-25УТГ, осталась на месте. Правда, в 1994 г. Украина и Россия произвели обмен Су-25УТГ на аналогичные сухопутные «спарки». Первый палубный Т-10К-3, принадлежавший ОКБ Сухого, так и остался в Саках.

В первый год независимости расформировали 162-й морской ИАП, изначально ВВСкий полк, который еще в 1989 г. спрятали в морской авиации с целью обхода ДОВСЕ. В тот же период 100-й КИАП и 299-й ОМШАП передали сначала в подчинение ГАНИЦ, а через некоторое время — в 5-ю воздушную армию ВВС. Довольно скоро Су-25 из 3-й эскадрильи 299-го полка передали в другие авиачасти, а Су-27 из 100-го КИАП — в мирогородский 831-й ИАП.

Управление авиации ВМС Украины было создано 18 октября 1993 г. Кроме 10 авиаполков ВВС ЧФ, ему снова подчинили 100-й и 299-й полки, а также 555-й ОПЛВП и 316-ю ОПЛАЭ из состава 33-го ЦБПиПЛС. В 1993 г. в 33-й Центр из ВВС передали пару Ил-76, по одному Ту-22М3 и Ми-8.

В 1994 г. был подписан договор о разделе Черноморского флота, при этом из 337 ЛА, имевшихся на тот момент в его составе, к Украине отошли 157. Среди них: до 20 Ка-27, 5 Ка-29, 26 Ми-14, 23 Су-17М, 20 Ту-22М3, по 12 Ту-22 и Ми-8, 11 Бе-12, 5 Ан-26.

Фактически сразу же началась долгая череда всевозможных преобразований. Так, все Ту-22М передали в ВВС, а вооруженные ими авиачасти сократили. За несколько лет полностью лишился авиатехники 33-й Центр, который в 1991 г. располагал более чем 130 ЛА. В 1996 г. управление авиации ВМС переформировали в морскую авиационную группу (МАГ). 100-й и 299-й полки снова передали в 5-ю ВА, где первый из них в том же году сократили, а оставшиеся техника и личный состав в конечном итоге оказались в составе 62-го ИАП. В тот год также прекратили существование последний украинский морской разведывательный авиаполк и 29-й УБАП, в котором находились Су-24, сокрытые еще в советские времена от зоркого глаза наблюдателей ДОВСЕ. В 2004 г. сократили противолодочный вертолетный полк, а МАГ переформировали в 10-ю морскую авиационную бригаду. По данным сайтов ru.wikipedia.org и www.wing.com.ua, на начало 2012 г. она располагала: 12-16 Ка-27, 3 Ка-29, 4 Бе-12 (в т.ч. 2 — в поисково-спасательном варианте), несколько Ми-14ПС, по паре Ми-8 и Ан-26, по одному Ан-2 и Ан-24Т.

По состоянию на 1992 г. в **Армейской авиации** Сухопутных войск насчитывалось 8 вертолетных полков и еще более двух десятков других авиачастей. Большинство из них сократили еще в 1990-е гг. Так, в те годы были расформированы пять полков, включая один ДПЛА, и не менее трех отдельных эскадрилий. Из боевого состава вывели вертолеты Ми-6 и Ми-2. На этом процесс не остановился, и к 2005 г. осталось только 3 вертолетных полка и две ОВЭ.

По данным зарубежных источников, в 2010 г. в Украине все еще существовало 3 полка Армейской авиации: 7-й (Калинов, Ми-8, Ми-24, Ми-26), 11-й (Херсон, Ми-24 и Ми-8) и 3-й (Броды, Ми-24 и Ми-8). По данным сайта ru.wikipedia.org, по состоянию на начало 2012 г. в боевом составе Армейской авиации находились 38 Ми-8 и 139 Ми-24, а Ми-26 законсервированы.

Согласно данным, приведенным в статье «Армійська авіація: аспекти бойової готовності. Новий Калинів: місяць «вертолітної Мекки» («Крила України», № 15'2011), в 2000–10 гг. были капитально отремонтированы 92 вертолета из состава АА, из которых к тому времени только 39 находились в исправном состоянии.

В первые годы независимости Украина отказалась от ядерного оружия, что повлекло расформирование всех находившихся на ее территории частей некогда грозных Ракетных войск стратегического назначения. Соответственно, такая же участь постигла одну авиационную и 4 вертолетные эскадрильи РВСН. При этом часть техники утилизировали, часть передали другим подразделениям, а на базе авиаэскадрильи в 1993 г. создали эскадрилью МВД.

Единственная эскадрилья авиации ВДВ, находившаяся в Болграде, некогда располагала примерно пятнадцатью Ан-2 и одним Ми-9. К настоящему времени от этой структуры остались одни воспоминания. Ее технику частично передали России, частично утилизировали.

И какой «силовик» без авиации

4 ноября 1991 г. в Украине была создана Национальная гвардия (НГ), в составе которой с 1 августа следующего года появилась своя авиация. Ее основой стала 51-я отдельная вертолетная бригада, созданная на базе 51-го ОГВП (Александрия), к которой присоединили 318-ю ОВЭ (Белая Церковь). Авиапарк насчитывал 72 вертолета: Ми-6, Ми-8 и Ми-24. В 1992 г., в период обострения приднестровского конфликта, на западную границу Украины (аэродром Вапнярка и площадка Красные Окна) перебросили 4 Ми-8 и 1 Ми-24 из состава НГ. В течение всего лета они доставляли в район госграницы группы блокирования, а также необходимые материально-технические средства. В 1992-99 гг. авиация НГ принимала участие в ликвидации стихийных бедствий в Украине и проведении масштабных поисково-спасательных работ. В 1999 г. Нацгвардию расформировали, а 51-ю бригаду передали в авиацию Внутренних войск МВД Украины.

Что касается авиации МВД, то в октябре 1995 г. на аэродроме Калиновка на базе 15-й ОСАЭ авиации РВСН была создана авиационная эскадрилья, в составе которой через несколько лет находились: 8 Ми-8, по 2 Ан-12 и Ан-26, а также один Ан-72. В декабре 1995 г. было создано авиационное подразделение авиации МВД, дислоцировавшееся на аэродроме Киев (Жуляны). В 1996–99 гг. оно получило Ан-74, 3 Ан-26 и 2 Ми-8. 22 декабря 2000 г. его объединили с калиновской эскадрильей, сформировав 2-ю ОСАЭ ВВ МВД, которая вошла в состав 51-й ОГВБр, но осталась в аэропорту Жуляны. Впоследствии 51-ю бригаду переформировали в Гвардейскую авиационную базу. По данным сайтов http://www.vv.gov.ua по состоянию на середину 2012 г. в составе авиации МВД числилось 20 Ми-8, 2 Ан-26 и 1 Ан-74.

В советские времена на аэродроме Одесса базировалась 24-я ОСАЭ Краснознаменного западного пограничного округа. Входившие в ее состав Ан-26, Ми-8 и Ка-27 достались Украине после обретения независимости. Уже в конце 1991 г. был создан Авиационный отдел Госкомграницы Украины, который в 2001 г. реформировали в авиационное управление Погранвойск Украины (ныне — Госпогранслужба). В 1993 г. для охраны северо-западного и юго-восточного участков госграницы создали 25-ю и 26-ю ОАЭ, которые базировались в Луцке и Харькове, соответственно. Для их комплектации из ВВС передали 20 Ми-8 и 1 Ан-26. В 2000 г. луцкую эскадрилью расформировали, а ее личный состав и ЛА распределили между 24-й и 26-й эскадрильями.

Пограничники сделали немало для пополнения своего парка авиатехники. Так, в 1996 г. и 2002 г. у отечественного авиапрома были приобретены два Ан-72П, в 2003 г. от Вооруженных Сил удалось получить еще 3 Ми-8МТ, в 2005 г. — 3 Ми-9, а позднее — один Ан-72. Один Ми-8Т прибыл из ГП «Украина», а в декабре 2010 г. с австрийской компанией Diamond Aircraft Industries GmbH B был подписан контракт на поставку трех легких самолетов Diamond DA42 MPP NG, предназначенных для патрулирования с воздуха. Вместе с тем, за прошедшие годы немало авиатехники было списано или продано, в т.ч. 2 Ан-26, 1 Ми-8Т, 3 Ка-27ПС. Слишком дороги для отечественных реалий оказались и патрульные Ан-72П, от которых также пришлось избавиться.



С. Быковский

Ан-2 из 243-й ОСАЭ авиации ВДВ Украины. На киле неуставный опознавательный знак — «Тризуб» без щита. Болград, 2003 г.

The Ан-2 of the 243rd squadron of Airborne forces of Ukraine. The fin was marked with non-statutory insignia of «Trident» without shield. Bolgrad, 2003