над территорией Великобритании, в 1997 г. один из них слетал даже в США. Всего экипажи «Блакитной стежи» выполнили 118 активных, тренировочных и сертификационных миссий.

В 2008 г. один украинский Ка-27ПС, находившийся на борту фрегата «Гетман Сагайдачный», принимал участие в операции НАТО «Активные усилия», проводимой в Средиземном море для предотвращения контрабандных перевозок в интересах международных террористических группировок.

За прошедшие годы Украина неоднократно направляла свои контингенты для участия в миротворческих операциях ООН, и авиаторы сыграли активную роль во многих из них. Первой такой миссией можно считать операцию в Камбодже, где украинские вертолетчики оказались еще в составе миротворческих сил СССР и действовали в 1991–92 гг. Затем вертолетные подразделения украинских миротворцев побывали в целом ряде стран (см. таблицу на стр. 38). Так, большой объем работы в очень сжатые сроки выполнили вертолетчики 488-го, 320-го ОВП и 555-го ОПЛВП (всего — около 150 человек) в Сванетии: 10–14 октября 1993 г. 18 вертолетов за 291 вылет перевезли из района конфликта 7634 человека и 487 т грузов. Наиболее долго украинские вертолетчики остаются в Либерии — уже состоялось 17 ротаций 56-го отряда. За прошедшие годы его экипажи налетали около 43000 ч, перевезли 6000 т грузов и 175000 человек. Всего же за 21 год украинские миротворцы налетали более 64000 ч, доставив свыше 7200 т грузов и 293000 человек. Известен лишь один случай применения ими оружия — к нему пришлось прибегнуть в 2011 г. экипажу Ми-24, находившемуся в Кот Д'Ивуаре. Не обошлось и без потерь. 5 ноября 1993 г. в бывшей Югославии подбили украинский Ми-8, экипаж которого выполнил вынужденную посадку. 11 сентября 1997 г. в Боснии и Герцеговине в горной местности разбился Ми-8 с делегацией ООН на борту. 9 ноября 2001 г. еще один Ми-8 потеряли в Сьерра-Леоне.

Кроме того, авиация силовых ведомств Украины понесла еще ряд потерь, лишившись, минимум, 24 ЛА: 5 Ми-8, 4 МиГ-29, 3 L-39, 2 Су-27, по два Ил-76МД, Ил-78, по одному Су-17М4Р, Су-24, Су-25, МиГ-21, Ми-24, DA42. Необходимо отметить, что три катастрофы транспортных самолетов произошли во время коммерческих рейсов, для выполнения которых «Илы» были арендованы авиакомпаниями. Самой трагической стала скниловская катастрофа, которая сильно ударила по престижу ВВС Украины. 27 июля 2002 г. во время авиашоу на львовском аэродроме Скнилов разбился Су-27УБ ВВС Украины, в результате чего погибли 77 зрителей и около 400 получили ранения.

Что дальше?

Одной из наиболее острых проблем авиации силовых ведомств Украины является нехватка подготовленного летного состава. По сделанному в конце 2009 г. заявлению руководства ВзС, на тот момент уже не хватало 70 летчиков, а к увольнению готовились еще 30 подготовленных пилотов. Основные причины — низкий уровень социальной защиты и непродуманность кадровой политики. Правда, в последние годы руководство страны и МО приняли ряд мер по повышению денежного довольствия летного состава, что несколько улучшило общую ситуацию.

Весьма непросто обстоят дела и с обновлением парка ЛА. Если для МЧС, Госпогранслужбы и МВД за годы независимости удалось приобрести новую технику, пусть и в ограниченных количествах, то о таких закупках для Вооруженных Сил фактически речь не идет до сих пор. Исключением можно считать попавшие в план закупок на 2013 г. 10 самолетов начальной подготовки Y-1 «Дельфин», которые должен поставить Одесский авиазавод (бывший «Одессавиаремсервис»).

Упор сделан на модернизацию имеющейся техники. Реально она началась совсем недавно. Так, только в 2009 г. в воздух поднялся первый МиГ-29МУ1, оснащенный на Львовском АРЗ усовершенствованным БРЭО и связным оборудованием. В 2010–12 гг. это предприятие поставило в войска еще 7 «двадцать девятых», прошедших модернизацию. В последующем планируется создание варианта МиГ-29МУ2 с доработанным радиолокационным комплексом.

На Запорожском АРЗ запущена программа модернизации Су-25. На самолет устанавливают усовершенствованную систему прицеливания, систему спутниковой навигации, обновленную радиостанцию. Первые 2 штурмовика (Су-25М1 и Су-25УБМ1) военные авиаторы получили в 2010 г., а в конце 2012 г. в строю находилось уже 14 модернизированных «Грачей».



МО Украины

Ми-24П из состава украинского 56-го ОВО миссии ООН в Либерии

The Ми-24П of the 56th Independent Military District of the UN mission in Liberia

Это же предприятие в конце марта 2012 г. возвратило в боевой состав два модернизированных Су-27.

В середине 2010 г. Одесское авиационно-ремонтное предприятие «Одесавиаремсервис» передало в строевые части 2 L-39M1. Самолет получил модернизированный двигатель (тяга увеличена на 10%), усовершенствованные систему управления двигателем и БРЭО. Еще две машины передали в конце 2011 г., а планы на 2012 г. предусматривали передачу еще четырех самолетов.

Николаевское АРП приступило к ремонту и модернизации Ил-76МД, В перспективе на этом заводе планируется производить обновление Су-24М и Су-24МР.

Осенью 2008 г. Конотопский АРЗ «АВИАКОН» и французская фирма Sagem Defence Securite подписали контракт на участие в модернизации парка украинских Ми-24. В связи с финансовыми трудностями и возражениями фирмы «Миль» сотрудничество приостановили в конце 2009 г., однако через два года возобновили. На выходе ожидается получение Ми-24 круглосуточного применения, оснащенного новым БРЭО (в том числе, тепловизорами), новыми двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1В и новыми управляемыми ракетами «Барьер 2В» разработки Киевского КБ «Луч». Модернизацию первой машины предполагают завершить в сентябре 2013 г. Также в 2011–12 гг. были проведены успешные испытания Ми-8МСБ — варианта с модернизированными двигателями повышенной высотности ТВ3-117ВМА-СБМ4Е.

Как видим, в Украине модернизация авиатехники ведется по нескольким направлениям, однако темпы реализации этой программы остаются далекими от необходимых. Так, в 2011 г. в строевые части поступили 6 модернизированных самолетов из 55 запланированных. Дальнейшие планы предусматривают передать в строевые части в 2012–17 гг. 86 модернизированных самолетов и вертолетов, а также отремонтировать еще 85.

Состояние экономики Украины не вселяет оптимизма, а от ее «здоровья» напрямую зависит наполнение бюджета Минобороны и других силовых ведомств. Поэтому вряд ли можно ожидать, что в ближайшие пару десятилетий найдутся средства для приведения военной авиации к мировому уровню. В лучшем случае, можем ожидать поддержание летной годности значительной части парка и достижение приемлемого уровня подготовки большинства экипажей. В дальнейшем самым кардинальным образом придется решать вопрос замены состоящих на вооружении самолетов и вертолетов, т.к. до бесконечности продлевать сроки эксплуатации даже модернизированных ЛА невозможно. Создание и производство собственной боевой авиатехники — чрезмерно дорогое удовольствие для большинства стран мира, и Украины в том числе. Таким образом, рано или поздно Украине придется обратиться на внешние рынки вооружений. Какой вектор при этом будет выбран, восточный или западный, напрямую зависит от ориентации внешнеполитического курса, с которой за годы независимости страна так и не определилась. ❑

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