

**Летунство в одностроях.
Військова і воєнізована
авіація України**

КУПИТИ

На початку 1990-х Україна мала третій у світі за чисельністю (після США та РФ) парк стратегічної авіації. Але вже в березні 2014 року в Повітряних силах залишалося тільки три (!) льотчики з кваліфікацією «снайпер».

У своїй новій книжці Андрій Харук детально описує тернистий шлях формування української військової та воєнізованої авіації з моменту здобуття незалежності й до початку повномасштабного вторгнення. Він розповідає, як змінювалася з роками структура та склад нашої авіації, як модернізували літальні апарати і як українському летунству вдавалося забезпечувати перевагу над противником у зоні АТО.

Андрій Харук - професор кафедри гуманітарних наук Національної академії сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного. Понад 20 років займається дослідженнями історії військової авіації та авіаційної промисловості. Автор книжки «Бойовий сокіл. Історія F-16».



АНДРІЙ ХАРУК



Військова і воєнізована
авіація України (1991–2021)

ЛЕТУНСТВО В ОДНОСТРОЯХ

Андрій Харук

Летунство в одностроях

Військова і воєнізована
авіація України (1991–2021)

віхрла

Київ · 2025

УДК 358.4(477)(091)(0.062)

X22

Харук Андрій

X22 Летунство в одностроях. Військова і воєнізована авіація України (1991–2021) / Андрій Харук. — Київ : Віхола, 2025. — 224 с. — (Серія «Життя»).

ISBN 978-617-8517-29-8

На початку 1990-х Україна мала третій у світі за чисельністю (після США та РФ) парк стратегічної авіації. Але вже в березні 2014 року в Повітряних силах залишалося тільки три (!) льотчики з кваліфікацією «снайпер».

У своїй новій книжці Андрій Харук детально описує тернистий шлях формування української військової та воєнізованої авіації з моменту здобуття незалежності й до початку повномасштабного вторгнення. Він розповідає, як змінювалася з роками структура та склад нашої авіації, як модернізували літальні апарати і як українському летунству вдавалося забезпечувати перевагу над противником у зоні АТО.

УДК 358.4(477)(091)(0.062)

Усі права застережено. Будь-яку частину цього видання в будь-якій формі та будь-яким способом без письмової згоди видавництва і правовласників відтворювати заборонено.

© Андрій Харук, 2025

© Оксана Йориш, обкладинка, 2025

© ТОВ «Віхола», виключна ліцензія на видання, оригінал-макет, 2025

Відгук про книжку

Книжка є глибоким дослідженням історії української військової авіації, яка пройшла складний шлях від відновлення незалежності до початку повномасштабної російської агресії. Автор уміло акцентує увагу на ключових подіях і ролі авіації в миротворчих операціях та обороні країни, водночас розширюючи контекст до авіації інших силових структур. Відмова від надмірної технічної деталізації дозволяє зосередитися на еволюції авіації та її участі в бойових діях. Видання стане цінним джерелом для всіх, хто цікавиться військовою історією та розвитком авіації України.

*Сергій Сільвертук,
військовий штурман, підполковник*

Вступ

Уже понад сто років авіація є важливим інструментом збройної боротьби. Поява її перевела війну з двовимірного простору до тривимірного, суттєво розширила способи впливу на противника, дала командувачам армій принципово новий засіб вирішення тактичних і стратегічних завдань. Авіація зберегла й навіть збільшила своє значення у війнах ХХІ століття. Ми це наочно бачимо й під час нинішньої російсько-української війни, коли мужні лицарі українського неба відбивають атаки авіації країни-агресора й самі завдають ворогові дошкульних ударів.

Книжка, яку ви, дорогі читачі, тримаєте в руках, присвячена нашій військовій авіації, її історії від часу відновлення незалежності України в 1991 р. до моменту, який передував російському повномасштабному вторгненню. Історія відбиття цієї агресії поки що пишеться не перами дослідників, а мечами наших авіаторів. Ми ж з вами пройдемо шляхом завдовжки в три десятиліття, упродовж якого українська військова авіація пережила складні часи становлення й реорганізації, пройшла бойове хрещення в миротворчих операціях і протистояла російській агресії в Криму й на Донбасі.

Ви, напевно, звернули увагу, що досі автор не використав терміна «Повітряні сили». Річ у тім, що предмет цієї книжки не можна звести лише до історії Повітряних сил Збройних сил України: він водночас і вужчий, і ширший. Як таке можливо? Зараз поясню. У цій книжці ви не знайдете історії наземного складника Повітряних сил — зенітних ракетних і радіотехнічних військ. У ній розповідається лише про авіацію. Однак ми вийдемо за межі Повітряних сил, адже свою авіацію мають і Сухопутні війська, і Військово-морські сили. Розкажемо й про ті складники військової, чи, точніше, воєнізованої, авіації, які перебувають за межами Збройних сил: авіацію Національної гвардії, Державної прикордонної служби, Державної служби з надзвичайних

ситуацій, поліції — тобто, образно кажучи, про все «летунство в одностроях».

У цій книжці я спробував максимально повно відтворити еволюцію структур українського «летунства в одностроях», історію авіаційних частин, показати участь авіації в миротворчих операціях та в Антитерористичній операції. На описі й характеристиках літаків та гелікоптерів ми не зупинятимемось надто детально, але поговоримо про реалізовані в Україні програми модернізації літальних апаратів.

Розділ 1

З чого все починалось?

Формування Збройних сил України та інших воєнізованих структур після відновлення незалежності 24 серпня 1991 р. відбувалось на базі персоналу та майна відповідних структур колишнього СРСР. У цьому, до речі, полягала суттєва відмінність України (так само як, наприклад, Білорусі) від більшості інших колишніх союзних республік. Країни Балтії повністю відмовились від радянського спадку й створювали свої армії з чистого аркуша. На території інших республік (наприклад, Грузії чи Азербайджану) деякі з'єднання колишньої радянської армії перейшла під російську юрисдикцію, що означало втрату принаймні частини їхнього озброєння й військової техніки. Україна ж опинилась в іншому становищі: вона отримала переважну більшість майна колишньої радянської армії, яке було на її території (так, я пам'ятаю про сумнозвісну епопею з поділом Чорноморського флоту; до неї ми ще повернемося пізніше). Що це означало з погляду розбудови власних Збройних сил? З одного боку, наявність серйозної матеріальної бази та організаційних структур спрощувала створення своєї армії. З іншого — багато зусиль довелось витратити на утилізацію застарілої й надлишкової техніки та озброєння й на приведення організації Збройних сил у відповідність до завдань оборони України (адже все те, що залишилось у нас, накопичувалось і розбудовувалось відповідно до радянської воєнної доктрини).

Отже, що ж отримала Україна після розпаду СРСР? Спершу треба розібратись із деякими теоретичними засадами, які впливали на склад і чисельність радянського авіаційного угруповання на теренах колишньої УРСР. Дислоковані тут війська належали до другого стратегічного ешелону радянської армії — першим ешелonom були з'єднання, розташовані в країнах Організації Варшавського договору (Німецькій Демократичній Республіці, Польщі, Чехословаччині та

Угорщині). Відповідно, переозброєння їх новими видами озброєння й військової техніки здійснювалось у другу чергу: після груп радянських військ за кордоном, але раніше, ніж частин, розміщених у глибині території СРСР. Завдяки цьому в авіаційних з'єднаннях на території УРСР досить високою була частка сучасної техніки — наприклад, мисливців¹ МіГ-29. Іншим чинником був географічний: на теренах України дислокувалось більше літаків із великим радіусом дії, ніж в країнах ОВД. Наприклад, в Україні розташовувалось сім полків фронтових бомбардувальників Су-24, а в країнах ОВД — лише три (усі — в Польщі).

Трохи детальніше слід зупинитись на особливостях організації радянської військової авіації, бо їх на початках успадкувала й авіація українська. Отже, в СРСР, на відміну від більшості цивілізованих країн, існувало не три, а аж п'ять видів збройних сил. На додачу до традиційних Сухопутних військ, Військово-повітряних сил і Військово-морського флоту, були ще Ракетні війська стратегічного призначення й Війська протиповітряної оборони країни. Кожен з цих видів мав свій авіаційний складник. Звісно, найпотужнішою була авіація Військово-повітряних сил. Туди входила вся стратегічна авіація, авіація тактична, а за радянською термінологією — фронтова (мисливці, мисливці-бомбардувальники, штурмовики, фронтові бомбардувальники, розвідники), військово-транспортна авіація, а також навчальна. Авіація радянського ВМФ мала у своєму складі літаки-ракетоносці, призначені для дій проти ворожих флотів, протичовнові літаки й гелікоптери, палубні штурмовики й мисливці (призначені для базування на авіаносцях²). Крім того, у 1990 р. до ВМФ передали з ВПС кілька полків фронтової авіації, щоб вивести їх з-під обмежень Договору про звичайні збройні сили в Європі. Війська ППО країни, крім системи контролю повітряного простору (радари, засоби зв'язку тощо) і мережі зенітно-ракетних комплексів, мали у своєму складі полки мисливців ППО. Авіація Сухопутних військ — це полки та ескадрильї гелікоптерів (передусім бойових і транспортно-бойових), призначені для безпосередньої взаємодії з наземними з'єднаннями. Нарешті, Ракетні війська стратегічного призначення мали нечисленні підрозділи транспортних літаків і гелікоптерів, призначені для забезпечення бойового чергування ракетних з'єднань.

Кілька слів треба сказати про вищезгаданий Договір, адже його положення про звичайні збройні сили в Європі суттєво вплинули на склад авіаційного угруповання на теренах України напередодні відновлення незалежності. Договір підписали 19 листопада 1990 р. в Парижі представники шістнадцяти держав НАТО, а також шести держав-учасниць Варшавського договору. Угода встановлювала обмеження розмірів звичайних збройних сил і визначала граничну чисельність звичайних озброєнь, розгорнутих сторонами у Європі. Встановлювались верхні ліміти чисельності для п'яти видів озброєнь, два з яких — бойові літаки й ударні гелікоптери — безпосередньо стосуються нашої роботи (три інші — це танки, артилерійські системи й бойові броньовані машини). Водночас із загальними квотами для НАТО й Організації Варшавського договору (кожен військово-політичний блок міг мати у Європі по 20 тис. танків, стільки ж артсистем, 30 тис. бойових броньованих машин, 6800 бойових літаків і 2000 ударних гелікоптерів) встановлювались квоти для кожної країни. Окремі обмеження вводились для флангових районів — на теренах України це був Одеський військовий округ. Водночас договір не стосувався Військово-морських сил — причому не лише кораблів, але й берегових частин та авіації. Цим скористалось радянське військово-політичне керівництво, перепідпорядкувавши частину сухопутних і авіаційних з'єднань Одеського військового округу Чорноморському флоту. 15 травня 1992 р. була підписана Ташкентська угода, яка розподілила квоту СРСР між новими незалежними державами. Відповідно до неї, Україна отримала ліміт у 1090 бойових літаків, 330 ударних гелікоптерів, а також 4080 танків, 4040 артилерійських систем і 5050 бойових броньованих машин. Реально ж наша країна успадкувала від СРСР близько 3 тис. літаків і гелікоптерів, дві третини з яких належало до категорій, регульованих Договором про звичайні збройні сили в Європі.

Тепер розберемось детальніше з тим, що ж за авіація перебувала на теренах України. Тут варто пояснити деякі загальні питання щодо організації радянських збройних сил і цільового призначення їхніх окремих складників. Почнемо з Військово-повітряних сил.

Військово-повітряні сили

Уся територія СРСР у 1991 р. поділялась на 15 військових округів, три з яких — Прикарпатський (ПрикВО), Одеський (ОдВО) і Київський (КВО) — були на теренах України (ОдВО охоплював ще й територію Молдови). Кожному з «українських» округів підпорядковувалась повітряна армія (ПА). Склад, чисельність і призначення цих армій дуже різнились. Київський ВО вважався внутрішнім, тож його 17-та повітряна армія практично не мала бойової авіації, натомість була насичена навчальними авіаполками, підпорядкованими трьом навчальним закладам: Чернігівському й Харківському вищим військовим авіаційним училищам льотчиків (ВВАУЛ) та Ворошиловградському (Луганському) вищому військовому авіаційному училищу штурманів (ВВАУШ). Перші два займались підготовкою майбутніх пілотів мисливської авіації, тож і склад техніки був відповідний: реактивні навчальні літаки L-39С «Альбатрос» (чехословацького виробництва), на яких курсанти проходили початкову й базову підготовку, а також мисливці МіГ-21 і МіГ-29 (насамперед двомісні навчально-бойові варіанти), які служили для підвищеної льотної підготовки. Чернігівське ВВАУЛ мало в підпорядкуванні чотири навчальні авіаполки, дислоковані в самому Чернігові (701-й; літаки L-39С і МіГ-29), Умані (702-й; МіГ-21), Городні під Черніговом (703-й; L-39С) і Конотопі (105-й; L-39С). Харківському училищу підпорядковувались три полки з L-39С (443-й у Великій Кручі Полтавської обл., 809-й в Охтирці й 812-й у Куп'янську) та один — з МіГ-21 (810-й у Чугуєві). Луганське училище готувало штурманів для військово-транспортної авіації, тож і його полки мали відповідну техніку. 46-й полк у Луганську літав на двомоторних турбогвинтових Ан-26Ш³, 130-й у Маріуполі — на чотиримоторних Ан-12. Крім того, у Багерово (Крим) розташовувався підпорядкований Луганському училищу 228-й полк, укомплектований реактивними літаками L-29А «Дельфін» і L-39С.

Характерною рисою навчальних авіаполків була їхня велика чисельність. Якщо полк бойової авіації налічував здебільшого 30–40 літаків, то навчальний міг мати в кілька разів більший склад. Наприклад, 443-й авіаполк мав 101 літак L-39С. Завдяки цьому за

загальною чисельністю 17-та повітряна армія була третьою в СРСР (поступаючись тільки авіації Північно-Кавказького і Приволзько-Уральського округів). Але бойових авіаційних частин вона зовсім не мала. Крім перелічених навчальних авіаполків, до її складу входили тільки дві окремі ескадрильї — 255-та мішана (з транспортними літаками й гелікоптерами різних типів) і 228-ма гелікоптерна РЕБ⁴ (зі спеціально обладнаними Мі-8ППА й Мі-8СМВ). На увагу заслуговує ще один цікавий факт: на час розпаду СРСР 17-ю повітряною армією командував генерал-лейтенант авіації Костянтин Морозов — майбутній перший міністр оборони незалежної України.

Два інші «українські» військові округи разом із розміщеною в Угорщині Південною групою військ підпорядковувались командуванню Південно-Західного напрямку, штаб якого був у Кишиневі. За радянськими воєнними планами ці сили були націлені на Балкани. Відповідно, у їхньому складі була бойова авіація, але не надто численна — Греція і Туреччина не вважались особливо сильними противниками. 14-та повітряна армія ПрикВО, штаб якої розташовувався у Львові, мала у своєму складі дві авіаційні дивізії — бомбардувальну й мисливську — та кілька окремих полків. До 4-ї мисливської авіадивізії входили 92-й (Мукачево) і 114-й (Івано-Франківськ) полки, озброєні МіГ-29. 114-й полк недавно був виведений із Чехословаччини. 289-та бомбардувальна авіадивізія (штаб у Луцьку) складалась із дислокованого там само 806-го бомбардувального авіаполку (БАП) і 69-го БАП в Овручі (Житомирська обл.), озброєних літаками Су-24. У Коломиї Івано-Франківської області розташовувався 48-й окремий розвідувальний авіаполк (ОРАП) з літаками МіГ-25РБТ і Су-24МР, а в Чорткові (Тернопільська обл.) — 452-й окремий штурмовий авіаполк зі Су-25. Крім того, до армії входили 243-й окремий мішаний авіаполк у Львові (транспортні літаки й гелікоптери різних типів) та 209-та окрема гелікоптерна ескадрилья РЕБ (ОГЕ РЕБ) у Луцьку зі спеціальними варіантами гелікоптерів Мі-8. У Чернівцях перебувала 86-та окрема дальня розвідувальна авіаескадрилья з літаками Ан-30.

ОдВО мав у своєму складі 5-ту повітряну армію, дуже слабеньку за своїм складом — вона зазнала серйозного скорочення ще за радянських часів: у 1989 р. розформували штурмовий і мисливський

полки, а мисливську авіадивізію передали Чорноморському флоту. Після цього в 5-й повітряній армії лишилось тільки два авіаполки: 642-й мисливський на аеродромі Мартинівка (Вознесенськ Миколаївської обл.) з МіГ-29 і 827-й окремий розвідувальний у Лиманському Одеської області з літаками Су-17М4Р. В Одесі, на аеродромі Шкільний, була 112-та окрема мішана ескадрилья (літаки Ан-26, Ту-134, гелікоптери Мі-6, Мі-8), яка «обслуговувала» штаб армії, а в Буялику (селище Петрівка Одеської обл.) і Раухівці (Одеська обл.) — відповідно, 208-ма та 294-та ОГЕ РЕБ (Мі-8ППА, Мі-8СМВ). Одна розвідувальна ескадрилья 5-ї повітряної армії розташовувалась у Молдові (Тирасполь).

Поза структурами округів була 24-та повітряна армія оперативного призначення, яка безпосередньо підпорядковувалась командуванню Південно-Західного напрямку⁵. Штаб її перебував у Вінниці. Основу цього з'єднання становили п'ять бомбардувальних полків, один із яких дислокувався в Білорусі, а решта — в Україні. Зокрема, 32-й бомбардувальній авіадивізії підпорядковувались 7-й і 727-й БАП (відповідно, Старокостянтинів Хмельницької обл. і Канатове Кіровоградської обл.), а 56-й — 230-й і 947-й БАП (Черляни, поблизу Городка Львівської обл. і Дубно — Рівненської). Крім того, 24-та повітряна армія мала у своєму складі 138-му мисливську авіадивізію. Її 831-й МАП (Миргород, Полтавська обл.) мав нові мисливці Су-27. У Старокостянтиніві розташовувався 168-й МАП з літаками МіГ-23, але в липні 1991 р. сюди прибув виведений з Німеччини 85-й МАП з новими МіГ-29, а 168-й полк розформували. У Буялику перебував 511-й окремий розвідувальний авіаполк, озброєний літаками Су-24МР, а в Чорткові (Тернопільська обл.) — 118-й окремий авіаполк РЕБ (мав старі літаки Як-28ПП і кілька новіших Су-24МП). Нарешті, на аеродромі Гавришівка (поблизу Вінниці) дислокувався 456-й окремий мішаний авіаполк із транспортними літаками й гелікоптерами різних типів.



Літак РЕБ Як-28ПП. Експонат Музею ВПС ЗС України у м. Вінниця.
<https://rebrand.ly/4mtfzn5>, автор фото George Chernilevsky

Тепер кілька слів про стратегічну авіацію, дислоковану в Україні. Насамперед слід згадати 184-й важкий бомбардувальний авіапункт (ВБАП), розташований у Прилуках (Чернігівська обл.). Це була єдина частина в радянських ВПС, яка до розпаду СРСР встигла отримати найновіші ракетоносці Ту-160⁶. 19 таких літаків були на озброєнні двох ескадрилей, третя ж на початку 1991 р. отримала чотири навчальні літаки Ту-134УБЛ⁷. Рішення таке було вимушеним, оскільки темп виробництва Ту-160 відставав від запланованого; наявність же Ту-134УБЛ дозволяла підтримувати льотні навички екіпажів. 184-й полк входив до складу 201-ї важкої бомбардувальної авіадивізії (ВБАД), штаб якої був у Росії, на авіабазі Енгельс. В Узині, під Києвом, перебував штаб 106-ї ВБАД, і тут же розташовувались два її полки — 1006-й ВБАП (23 літаки Ту-95МС) і 409-й авіапункт літаків-заправників (21 Іл-78). Цій дивізії підпорядковувався ще один полк Ту-95МС, але дислокувався він за межами України — у Моздоку на Північному Кавказі. І 106-та і 201-ша ВБАД підпорядковувались 37-й повітряній армії стратегічного призначення, штаб якої був у Москві.



Ракетоносець Ту-95МС. <https://rebrand.ly/5cdw619>, автор фото Vlad2003

В Україні перебували й три полки середніх стратегічних бомбардувальників, які належали до 46-ї повітряної армії стратегічного призначення (штаб у Смоленську). 13-та ВБАД зі штабом у Полтаві мала у своєму складі один полк, розташований там само 185-й ВБАП (18 бомбардувальників Ту-22МЗ і шість літаків РЕБ Ту-16П). 15-та ВБАД (штаб у Житомирі) мала у своєму підпорядкуванні 341-й ВБАП на аеродромі Озерне під Житомиром (близько 30 ракетоносців Ту-22К, літаків РЕБ Ту-22П і навчальних Ту-22У). У Стрию (Львівська обл.) дислокувався 260-й ВБАП, підпорядкований «білоруській» 22-й ВБАД. Ця частина щойно переозброїлась на нові Ту-22МЗ (18 машин), але ще зберігала у своєму складі 23 застарілих Ту-16К. У Ніжині (Чернігівська обл.) перебував 199-й окремий дальній розвідувальний авіапункт (близько 30 літаків-розвідників Ту-22Р, літаків РЕБ Ту-22П і навчальних Ту-22У). Він теж входив до складу 46-ї армії. Нарешті, у Білій Церкві дислокувався 251-й інструкторський ВБАП (27 старих Ту-16К). Він підпорядковувався 43-му центру бойового застосування і перенавчання льотного складу, штаб якого був у Рязані.

На території України розташовувались і дві військово-транспортні авіаційні дивізії (ВТАД). 6-та ВТАД включала 38-й військово-транспортний авіапункт (ВТАП) в Арцизі (Одеська обл.), 338-й ВТАП у Запоріжжі та 363-й ВТАП у Кривому Розі. 7-ма дивізія об'єднувала 25-й і 175-й ВТАП у Мелітополі, а також 369-й у Джанкої (Крим). Кожен із цих шести полків мав у середньому 30 літаків Іл-76.

Війська протиповітряної оборони

Протиповітряну оборону СРСР розбудовували за територіальним принципом, причому зони відповідальності її об'єднань не збігались із військовими округами. Більшу частину території України прикривала 8-ма окрема армія ППО (штаб у Києві). А ось західна її частина була зоною відповідальності 28-го корпусу ППО (штаб у Львові), підпорядкованого «білоруській» 2-й армії ППО. Армії та корпуси ППО об'єднували як авіаційні полки мисливців-перехоплювачів, так і наземні частини, але ми тут зосередимось лише на авіаційному складнику.

Отже, 28-й корпус ППО мав два МАП ППО — 179-й у Стрию і 894-й в Озерному. Обидва були озброєні літаками МіГ-23МЛД. 8-ма армія ППО складалася з двох корпусів — 49-го зі штабом у Дніпропетровську (нині м. Дніпро) і 60-го в Одесі. Перший із них мав у своєму складі три мисливські авіаполки ППО: 146-й у Василькові Київської області й 933-й у Дніпропетровську літали на мисливцях МіГ-25ПД/ПДС, а 636-й у Краматорську (Донецька обл.) — на застарілих Су-15ТМ. Такі ж літаки мав 62-й МАП ППО 60-го корпусу, дислокований у Бельбеку (Крим). Другий полк цього корпусу — 737-й — дислокувався в Арцизі й мав на озброєнні МіГ-23МЛД. Штаб 8-ї окремої армії ППО обслуговувала 223-тя окрема мішана авіаескадрилья, розташована в Жулянах. Вона експлуатувала транспортні літаки Ан-24, Ан-26 і гелікоптери Мі-8.



Мисливець МіГ-25ПДС (борт «56») зі складу 146-го ВАП. Фото зроблене на початку 1990-х років

Армійська авіація

Основними організаційними одиницями радянської армійської авіації були окремі гелікоптерні полки кількох типів: бойові, бойові і управління, транспортно-бойові та ін. Кожен із них за штатом налічував 40–60 гелікоптерів різних типів. Полки доповнювали окремими ескадрильями, кожна з яких могла налічувати від 10–12 до 20 гелікоптерів. Найпотужніше угруповання армійської авіації було зосереджене на заході України, на території Прикарпатського військового округу. Кожна з трьох армій, які входили до складу цього округу, мала по два полки: окремий бойовий гелікоптерний і окремий гелікоптерний (бойовий і управління). Дві з трьох армій мали ще й по

одній окремій гелікоптерній ескадрильї. Крім того, безпосередньо командуванню округу підпорядковувався окремий транспортно-бойовий гелікоптерний полк і полк безпілотників. Одеський військовий округ мав два полки: окремий транспортно-бойовий гелікоптерний (армійського підпорядкування) і окремий гелікоптерний, а також одну окрему ескадрилью. Нарешті, у складі Київського військового округу були три окремі вертолітні ескадрильї (армійського підпорядкування) й окремий гелікоптерний полк (окружного підпорядкування). Отже, на момент відновлення незалежності України й початку формування власних Збройних сил угруповання армійської авіації складалося з десяти окремих гелікоптерних полків і шести окремих ескадрилей.

Розберемося з цими силами детальніше. Отже, у ПрикВО 13-та загальновійськова армія (штаб у Рівному) мала у своєму складі 119-й окремий бойовий гелікоптерний полк (ОБГП) у Бродах Львівської області, 442-й окремий гелікоптерний полк (бойовий і управління) (ОГП (БіУ)) у с. Жовтневе (нині с. Сусваль) Волинської області й 119-ту окрему гелікоптерну ескадрилью (ОГЕ) в Дубно. 38-ма армія (штаб в Івано-Франківську) мала у своєму складі 335-й ОГП (БіУ) у селищі Новий Калинів (Львівська обл.), 488-й ОГП (БіУ) у Вапнярці (Вінницька обл.), а також 96-ту ОГЕ в с. Шипінці (Чернівецька обл.). 8-й танковій армії (Житомир) підпорядковувались 441-й ОГП (БіУ) в Коростені та 513-й ОБГП у Бердичеві. У безпосередньому підпорядкуванні командувача військ ПрикВО був 340-й окремий транспортно-бойовий гелікоптерний полк (ОТБГП) у Новому Калинові. Округ мав і підрозділи безпілотників: 379-й і 383-й окремі полки дистанційно керованих літальних апаратів (ДКЛА) у Старокостянтинові й Хмельницькому відповідно, а також 4-ту окрему ескадрилью безпілотних засобів розвідки (ОЕ БЗР) у Дашеві Вінницької області.

Одеський військовий округ мав 287-й ОБГП в Раухівці Одеської області (підпорядкований 14-й загальновійськовій армії) і 320-й ОГП в Чорнобаївці під Херсоном (окружного підпорядкування). В Одесі перебувала 217-та ОГЕ, а в Раухівці — 321-ша ОЕ БЗР.

1-ша загальновійськова армія Київського військового округу мала у своєму складі 318-ту ОГЕ вогневої підтримки в Білій Церкві та 30-ту

окрему мішану авіаційну ескадрилью в селищі Гончарівське (Чернігівська обл.). 6-й танковій армії підпорядковувалась 16-та ОГЕ у м. Підгородне (фактично — північне передмістя Дніпропетровська). Частинами окружного підпорядкування КВО були 51-й ОГП в Олександрії (Кіровоградська обл.) та 94-та ОЕ БЗР (Харків).

Авіація ВМФ

На території України дислокувались авіаційні частини радянського Військово-морського флоту різного підпорядкування: одні входили до складу Чорноморського флоту, інші ж підпорядковувались безпосередньо штабові ВМФ у Москві. До останніх належали два великі навчальні центри, зокрема: 33-й центр перенавчання та бойового застосування льотного складу авіації ВМФ ім. Є. М. Преображенського (Миколаїв, аеродром Кульбакине) і 1063-й центр бойового застосування корабельної авіації (Саки, аеродром Новофедорівка). Перший із них займався підготовкою екіпажів морської ракетноносної та протичовнової авіації. Він налічував понад 130 літальних апаратів, зведених у два полки й дві окремі ескадрильї. На аеродромі Кульбакине перебував 540-й інструкторський морський ракетноносний авіапункт з літаками Ту-22М2 і Ту-16, 316-та окрема протичовнова авіаескадрилья (літаки-амфібії Бе-12, а також протичовнові літаки далекої дії Ту-142 та Іл-38) і 278-ма окрема транспортна авіаескадрилья. До завдань останньої належало, серед іншого, перевезення слухачів курсів підвищення кваліфікації з усіх флотів Радянського Союзу, зокрема Північного й Тихоокеанського. Тому поряд зі звичними літаками Ан-24, Ан-26, Ту-134 вона мала пасажирські лайнери великої дальності Ту-154 та Іл-62. Ще один полк 33-го центру — 555-й окремий протичовновий гелікоптерний — базувався в Очакові. Він експлуатував морські гелікоптери Ка-25, Ка-27, Ка-29 і Мі-14.

1063-й центр спеціалізувався на підготовці пілотів палубної авіації, які мали служити на авіаносцях. На зламі 80-х — 90-х років минулого століття радянський ВМФ готувався взяти на озброєння нові авіанесучі кораблі. На відміну від радянських авіаносців попередньої генерації, вони повинні були нести не літаки вертикального злету й

посадки (дозвукові, з досить обмеженими бойовими можливостями, малим радіусом дії та мінімальним бойовим навантаженням), а «нормальні» надзвукові мисливці четвертої генерації. Злітати з авіаносця вони мали зі спеціального трампліна, а сідати — за допомогою аерофінішера (гальмівного пристрою, який мав кілька канатів, протягнутих упоперек палуби, — літак чіплявся за одного з них спеціальним гаком). Створювались такі мисливці на базі «сухопутних» літаків Су-27 і МіГ-29. Зрештою, на озброєння взяли палубний варіант першого з них — Су-33. Але на час розпаду СРСР перший авіаносець нової генерації (майбутній «Адмірал Кузнецов») тільки проходив випробування, випробовувались і літаки для нього. Тож полки 1063-го центру тимчасово укомплектували звичайними «сухопутними» машинами: 100-й корабельний мисливський авіаполк — Су-27 і МіГ-29, а 299-й штурмовий авіаполк — Су-25. На аеродромі Новофедорівка побудували й наземний випробувально-тренувальний комплекс авіаносця НІТКА (рос. НИТКА — наземный испытательно-тренировочный комплекс авианосца) — макет палуби зі стартовим трампліном та аерофінішером.

Крім цього, до авіації ВМФ належав 1270-й навчальний авіаційний центр, дислокований у Бердянську (Запорізька обл.). Йому підпорядковувався 29-й навчальний бомбардувальний авіаполк, який потрапив до морської авіації, так би мовити, випадково — його передали з ВПС наприкінці 1989 р., щоб вивести з-під обмежень Договору про звичайні збройні сили в Європі. Полк мав близько 60 літаків Су-24 — удвічі більше від звичайного бомбардувального авіаполку. Але це були далеко не нові машини найперших виробничих серій. Цьому ж центру підпорядковувався і 702-й навчальний авіаполк в Умані, який літав на мисливцях МіГ-21. Нарешті, на аеродромі Кача в Криму дислокувався невеличкий 859-й навчальний центр, який займався підготовкою іноземних екіпажів на гелікоптерах Мі-14 і Ка-27.



Ту-22М2 (борт «11») зі складу 540-го МРАП. Кульбакине, 1994 р.

Кінець безкоштовного уривку. Щоби читати далі, придбайте, будь ласка, повну версію книги.



КУПИТИ