

УДК 94 (47).08

*Колесниченко К.Ю.
Kolesnichenko K.Yu.*

Военная авиация в Приморье в 1980-е – 2000-е годы: военно-политический и социальный аспекты

**Military aircraft in Primorye in the 1980s-2000s:
the military-political and social aspects**

В статье кратко характеризуются основные этапы развития авиационной группировки военной авиации в Приморье, анализируется её состояние к моменту распада СССР, основные этапы сокращения; его военно-политические и социальные последствия.

Ключевые слова: *Дальний Восток России, авиационная группировка*



The article briefly describes the main periods of the air force development in Primorsky krai. It also analyzes the air force state of being in Primorye up to the USSR break-down, focal stages of its cutback and military-political and social outcome of this process.

Key words: *Russion Far East, air force development*

История освоения и развития Дальнего Востока России неразрывно связана с вооружёнными силами страны – огромные неосвоенные пространства, наличие не всегда дружественно настроенных соседних государств, геополитические интересы других держав – всё это делало военное присутствие в регионе объективной необходимостью. Военный фактор на протяжении полутора веков оказывал существенное, а порой и определяющее влияние на социальные, политические, экономические и культурные процессы в данном регионе России.

Приморский край в этом отношении представлял собой один из самых высоко милитаризованных регионов не только на Дальнем Востоке, но и в России вообще. Фактически экономическое и социально-политическое развитие было напрямую привязано к военным вопросам, имевшим первостепенное значение. На этапе освоения региона в условиях острой нехватки трудовых ресурсов в силу малочисленности населения военные выполняли целый ряд политических, управленческих, экономических, хозяйственных и социальных функций.

Начиная с 30-х годов XX века, военная авиация становится одним из ключевых факторов обеспечения военной безопасности страны в регионе. Как отмечает известный отечественный военный историк Мирослав Морозов: «При скудности отпускаемых на строительство флота в то время средств ситуация на Дальнем Востоке усугублялась полным отсутствием кораблей дореволюционной постройки, которые в то вре-

КОЛЕСНИЧЕНКО Кирилл Юрьевич, к.полит.н., доцент кафедры социальных наук Дальневосточного федерального университета. (г. Владивосток). **E-mail:** generalgrant@mail.ru

мя составляли костяк Балтийского и Черноморского флотов, и крайней слабостью местной судостроительной базы. В этих условиях потенциальная возможность решения главных задач ТОФ того времени – обороны морских подступов к Владивостоку и содействия Красной Армии в Приморье – могла быть достигнута в короткие сроки только за счёт массового строительства разборных ПЛ VI серии, реданных торпедных катеров типа «Г-5» и развёртывания сильной морской авиации. Поэтому не случайно, что имея 53 боевых самолёта на начало 1933 г., ВВС ТОФ к январю 1936 г. насчитывали 446 машин, а спустя четыре года – уже 667» [5, с. 27]. В дальнейшем состав авиационной группировки наращивался и качественно и количественно. В 1938 году авиационная группировка принимала участие в вооружённом конфликте у озера Хасан. По состоянию на 22 июня 1941 г., в составе ВВС ТОФ имелось 969 самолётов различных типов, в 1942 г. 803 самолёта различных типов, в 1943 г. 945 самолётов, в 1944 - 897 самолётов, а в начале 1945 года – 1130 (без учёта ВВС СТОФ) [2].

Период 50-60-х гг. стал новым этапом в военном развитии региона – ТОФ стремительно наращивает боевой потенциал, увеличивается количество боевых кораблей, идёт масштабное развитие военной инфраструктуры, в крае разворачивается мощная группировка сил и средств ПВО – существующие авиационные части дополняются зенитно-ракетными полками, качественно и количественно совершенствуется группировка сухопутных сил и средств.

В 60-е - 80-е годы продолжается стабильное развитие авиационной составляющей военной группировки на Дальнем Востоке вообще, и в Приморье в особенности. В этот период к угрозам со стороны США, Японии и Южной Кореи добавился новый источник военной угрозы – напряжённость в отношениях с КНР, нараставшая с конца 50-х гг., вылилась в ряд вооружённых конфликтов на советско-китайской границе, наиболее масштабных из которых стал конфликт на острове Даманский в марте 1969 года. Авиация в боевых действиях не участвовала, но активно привлекалась к разведывательным и демонстративным полётам.

Это дало мощнейший стимул к дальнейшему наращиванию ударного потенциала авиации ВВС, ПВО и ВВС ТОФ. Авиация должна была прикрывать административные, военные, промышленные объекты, поддерживать сухопутные войска, наносить удары по соответствующим объектам противника, действовать против его корабельных группировок, в первую очередь, против авианосных ударных групп ВМФ США и т.д.

При этом развитие авиагруппировки шло и по количественным, и по качественным показателям: на вооружение поступали новые типы боевых самолётов и вертолётов, реконструировались аэродромы, строились различные объекты аэродромной инфраструктуры.

Поскольку Приморский и Хабаровский края были самыми густонаселёнными и развитыми в промышленном отношении регионами, то именно на их территории концентрировалось наибольшее количество авиационных частей и соединений. Своего пика численность авиационной группировки в Приморье достигла к концу 80-х годов. В этот же период были достигнуты наивысшие показатели интенсивности и качества боевой подготовки.

Организационно авиационные части и соединения на Дальнем Востоке относились к 1-й воздушной армии ВВС; 11-й армии ПВО; ВВС и ПВО ТОФ, авиации погранвойск КГБ СССР. Части ВВС в Приморье входили в состав 303-й смешанной авиадивизии, отдельных авиаполков и эскадрилий, ВВС ТОФ- 25-й МРАД и отдельных авиаполков и эскадрилий.

Информация о численности и дислокации авиационных частей и

Таблица 1. Дислокация авиачастей ВВС и ПВО, а также ВВС ТОФ на территории Приморского края в конце 80-х гг.

Название аэродрома ¹	Населённый пункт	Номер авиачасти ²	Тип ЛА на вооружении	Примечания
Дальняя авиация				
Воздвиженка	Воздвиженка	444-й ТБАП	Ту-22М3	Полк расформирован в декабре 2009 года/ авиачасти на аэродроме не базируются
ВВС				
Воздвиженка	Воздвиженка	523-й АПИБ	Су-17М3	Полк расформирован/ авиачасти на аэродроме не базируются
Хвалынка	Летно-Хвалынское/ Сласск – Дальний	219-й ОДРАП	Ту-16р/Ту-22М3	Полк расформирован в 1998, не-которое время в Хвалынке был аэродромом подскока с военной коммандатурой
Хвалынка	Летно-Хвалынское/ Сласск-дальний	821-й ИАП	МиГ-23МЛ	Полк расформирован в 1994/ аэродром заброшен
Озерная Падь	Кремово	224-й ИАП	МиГ-27/с 1992 на Су-24	Полк расформирован в 1995/ аэродром заброшен
Галенки	Галенки	18-й гв. АПИБ	МиГ-27	
Черниговка		187 ОШАП	Су-25	аэродром функционирует
Варфоломеевка	Новосысовка	799 ОРАП	Як-28р	полк расформирован 01.12.2009/ аэродром не функционирует
Сласск-Дальний	Сласск-Дальний	94-й ОВП	Ми-8/Ми-24	в 1994 полк передислоцирован на Сахалин

¹ В таблице приводятся данные только по наиболее крупным аэродромам.² В таблицу не включены данные по дислокации отдельных авиационных и вертолётных эскадрилий, которых насчитывалось не менее 10. Данные о почётных наименованиях и наградах авиачастей не приводятся из-за ограниченности объёма статьи.

Название аэродрома	Населённый пункт	Номер авиачасти	Тип ЛА на вооружении	Примечания
Майхэ	Штыково			В конце 80-х начал 90-х использовался для временного базирования авиатехники с других аэродромов. В настоящее время заброшен.
Черниговка	Черниговка	319-й ОВП	Ми-8/Ми-24	аэродром функционирует
Сокол	Чугуевка	530-й ИАП	МиГ-25	полк расформирован 1.09.2009/аэродром не функционирует
Центральная – Угловая	Угловое	22-й гв. ИАП	МиГ-23М	полк перевооружён на Су-27/аэродром функционирует
Золотая Долина	Золотая Долина	47-й ИАП	Су-27	полк расформирован/аэродром не функционирует
ВВС и ПВО ТОФ				
Кневичи	пос. Кневичи	ОСАП	Ми-8/Ан-12/Ил-18/Ту-134	Обеспечивал деятельность штаба ТОФ/сокращён до эскадрилья
Суходол гидроаэродром морской авиации КТОФ	Пос. Суходол	289 ОПЛАП	Бе-12	Оперативный гидроаэродром/в настоящее время аэродром заброшен
Николаевка	Пос. Николаевка	289 ОПЛАП	Бе-12	Аэродром функционирует
Николаевка	Пос. Николаевка	77 ОПЛАП	Ил-38	Аэродром функционирует
Пристань	Романовка	73-й МШАП	Су-17	Аэродром заброшен
Пристань	Романовка	311-й ОКШАП	Як-38М	Аэродром заброшен
Новожеино	Новожеино	710-й ОВП ПЛО	Ка-25/-27/-29, Ми-6/-8/-14	Аэродром заброшен
Новожеино	Новожеино	51-я ОБЭ ПЛО	Ми-6/-8/-14	Аэродром заброшен

Название аэродрома	Населённый пункт	Номер авиачасти	Тип ЛА на вооружении	Примечания
Кневичи	Кневичи	593-й ОТВП	Ми-8	Аэродром функционирует
Кневичи	Кневичи	Управление 25-й МРАД/ 183-й МРАП 25-й МРАД	Ту-16/с 1991 года-Ту-22М2	Аэродром функционирует
Хороль	Хороль	141-й гв. МРАП 25-й МРАД	Ту-16	Аэродром не функционирует
Хороль	Хороль	304-й гв. ОДРАП	Ту-142	Аэродром не функционирует
Авиация погранвойск КГВ СССР				
Кневичи	Кневичи	11-й отдельный смешанный авиаполк	Ми-8/Ми-24/Ан-24/Ка-27ПС	

Источники: Артемьев А.М. Морская авиация Отечества. М.: МГО ООФ ВС РФ, Кучково поле, 2001; Болтенков Д. Е., Левшов П. В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского флота России (1910 – 2010) Справочник. Специальный выпуск альманаха «Тайфун», СПб., 2012., 768 с.; Новиков В.С. Крылья границы: Историко документальный очерк. М.: Граница, 2008. 455с.; Чулрин К.В., Вооружённые силы стран СНГ и Балтии. Справочник. М, 2009; материалы интервью автора с бывшими пилотами и техниками 530 –го ИАП, 94-го ОВП, 710 ОПЛАП.справочник на 1932 г. Хабаровск, 1932, С. 75; Развитие электроэнергетического хозяйства СССР. Хронологический указатель. М., Энергоатомиздат, 1987, С. 33-41; Электроэнергетика районов. Экономико-статистический справочник. М-Л.: 1935, С. 128-134.

соединений, а также о типах самолётов, состоявших на вооружении, приведена в *таблице 1*.

Итого на территории Приморского края находилось более полутора десятков военных аэродромов, на которых базировалось более 20 авиаполков и около 10 отдельных эскадрилий общей численностью не менее 600 самолётов и вертолётов. Таким образом, в 60-е 80-е годы на территории Приморья был создан мощный авиационный кулак, способный выполнять широкий спектр задач даже в условиях сухопутной (со стороны КНР) или морской (со стороны ВМС США, Японии и Южной Кореи) блокады. Всё это было подкреплено и соответствующими ресурсами – на территории края были созданы значительные запасы авиационных боеприпасов и ГСМ, в посёлке Воздвиженка находился 322 авиаремонтный завод, специализировавшийся на ремонте самолётов ОКБ Сухого, в г. Арсеньев действовал авиационный завод, выпускавший в 80-е гг. боевые вертолёты Ми-24, противокорабельные ракеты «Москит». Для осуществления боевой подготовки имелись полигоны в Японском море и на территории Приморья.

Можно добавить, что по численности авиационная группировка на Дальнем Востоке лишь немногим уступала авиации Группы советских войск в Германии, занимая второе место по совокупному ударному потенциалу в вооружённых силах Советского Союза. Общее количество боевых самолётов и вертолётов на территории Приморского края не уступало численности ВВС Японии или Южной Кореи.

Наращение кризиса в экономике и социальной сфере Советского Союза в конце 80-х годов первую очередь отразилось на наиболее удалённых регионах страны – и Дальний Восток в полной мере ощутил на себе негативные последствия этих процессов. Фактический упадок военной авиации на Дальнем Востоке начался именно в этот период – постепенно сокращалось финансирование, темпы реконструкции аэродромов и развития инфраструктуры авиабаз, ухудшилось снабжение авиагарнизонов.

Интересно отметить, что в этих условиях военные гарнизоны во многих случаях были своеобразным «социальным якорем», позволявшим гражданскому населению гарнизонов выживать в условиях тотального дефицита и перебоев с поставками самых необходимых товаров.

Так, например, продукты с военных складов позволяли в некоторой степени компенсировать перебои с поставками продовольствия в край в конце 80-х годов (при этом, естественно, что большая часть продуктов попадала на рынок нелегальным путём), в ситуации «топливного кризиса» начала 90-х годов ГСМ из запасов военных позволяли в некоторой степени компенсировать этот дефицит (многие автомобилисты специально переходили на топливо более низкого качества, поскольку именно его было легче получить у военных). Безусловно, у этого процесса была и обратная сторона – возникновение обширной «серой зоны» экономической деятельности, рост преступности в этой сфере и т.д.

Период начала 90-х-начала 2000-х гг. характеризовался масштабным сокращением финансирования и численности вооружённых сил, падением дисциплины, ростом числа правонарушений и преступлений в военной среде, падением престижа военной службы, резким понижением социального статуса военнослужащих. Всё это в полной мере коснулось и военной авиации, дислоцированной в Приморье, причём многие проблемы здесь имели гораздо более острый и масштабный характер в силу удалённости от федерального центра.

В начале 90-х годов ещё существовала определённая инерция развития, заданная в советский период – некоторые полки перевооружались на новую технику, по-прежнему находясь на своих аэродромах, но

продолжалось это относительно недолго – до 1993-1994 годов, после чего наступил период тотального сокращения воинских частей.

При расформировании частей население военных городков и посёлков оказывалось предоставленным самому себе и вынуждено было выбирать стратегии выживания в сложных, а зачастую и в катастрофических социально-экономических условиях. Покинуть военные городки могли далеко не все, снабжение и финансирование таких городков прекращалось и основным источником дохода становились брошенные и наполовину уже разграбленные военные объекты.

Больше повезло тем военным городкам, которые находились в освоённой в хозяйственно-экономическом плане части края или соседствовали с каким либо производством. В худшем положении находились географически изолированные либо сокращаемые и расформировываемые части, поскольку комплексные планы по поэтапному расформированию воинских частей с передачей объектов ЖКХ и социально-культурной сферы в ведение гражданских органов власти, реализации движимого и недвижимого военного имущества, переселения и переобучения увольняемых офицеров и прапорщиков и членов их семей практически не существовало, либо они не были реализованы. Местные власти не торопились, да и не могли принимать на баланс военные дома, что почти автоматически создавало целый комплекс проблем в сфере ЖКХ военных городков – от водоснабжения, отопления и обеспечения электроэнергией до текущего и капитального ремонта, социального обеспечения и даже элементарного транспортного сообщения.

В действующих частях обстановка была лучше, но и тут проблем хватало. Поступление новой авиационной техники фактически прекратилось, боевая подготовка снизилась до минимума, начался массовый отток из армии квалифицированных специалистов, сократилось количество молодых офицеров.

В этих условиях роста количества авиационных происшествий, аварий и катастроф не произошло по банальной причине – из-за нехватки топлива полётов было крайне мало. Но зато в других сферах проблемы увеличивались, например, в 1994 году случился крупный пожар на складе авиационных боеприпасов ТОФ в приморском посёлке Новожино.

В целом же результаты «реформирования» привели к резкому снижению боевого потенциала авиационной группировки на Дальнем Востоке. Так, например, проведённое Тихоокеанским флотом в 1995 году крупное стратегическое командно-штабное учение «Редут-95» выявило целый комплекс проблем, включая тот факт, что на Приморском операционном направлении выявилась *неспособность флота самостоятельно решать задачу по борьбе с ударными надводными группировками противника*. Одной из основных причин такой ситуации адмирал И. Хмельнов, командовавший Тихоокеанским флотом в этот период, считает тот факт, что в результате сокращений флот потерял на этом направлении надводные корабли и подводные лодки с ударными комплексами крылатых ракет большой и средней дальности, морскую ракетноносную и дальнюю разведывательную авиацию. Как следствие, эта задача могла быть решена только с привлечением соединений ДА ВВС и межфлотским манёвром МРА ВМФ. В этом случае требовалось содержать в постоянной боевой готовности аэродромы Хороль и Кневичи к приёму и обеспечению боевого применения ДА и МРА. Но основная проблема решения этой задачи упиралась в сокращение инженерно-технических и обслуживающих подразделений ВВС флота [8. с. 574].

Расформирование авиачастей в большинстве случаев сопровождалось разрушением всей инфраструктуры аэродромов и авиабаз. Часть

самолётов была выведена из боевого состава и фактически брошена на произвол судьбы, другая была утилизирована по контрактам рядом коммерческих фирм и по цене металлолома продана за рубеж.

В статье, опубликованной в газете «Золотой Рог», приводятся выдержки из официальных документов, раскрывающие некоторые аспекты процесса утилизации военной авиационной техники ТОФ. Так, в частности, в депутатском запросе депутата Госдумы от КПРФ В.Гришукова на имя председателя правительства Примакова Е.М. говорится: «В Государственной Думе имеется ряд материалов о последствиях реформирования частей и соединений Военно-Воздушных Сил в Приморском крае. Ярким примером является судьба одной из крупнейших авиационных баз дальней авиации ВВС в посёлке... Разрушены вся инфраструктура и система обеспечения. Уникальный по мировым стандартам аэродром, построенный в своё время для обеспечения посадки авиационно-космического комплекса «Буран», превращён сегодня в свалку авиационной техники, большинство которой не устарело ещё ни морально, ни физически. Созданная на территории гарнизона частная фирма по утилизации (ООО «Авиатор») примитивным способом... разделяет истребители, вертолёты и ракетноносцы на обыкновенный металлолом...» [6, с. 4].

Согласно контракту между заказчиком в лице командующего авиацией ВМФ и исполнителем ПХУ «Авиатор» «реализация продуктов утилизации производится исполнителем самостоятельно по ценам вторичных ресурсов не ниже цен реализации, установленных в данном регионе и определённых настоящим контрактом» [6, с. 4]. Количество утилизируемой техники по контракту 1997 года составляло почти 200 единиц.

Немного позже было опубликовано интервью с директором ООО «Авиатор», давшим некоторые комментарии о деятельности фирмы: «У нас имеется лицензия Минэкономки, и мы являемся одной из 50 с небольшим фирм, допущенных к утилизации военной техники... мы абсолютно прозрачны перед налоговым законодательством... 30% нашего оборота перечисляем на спецсчёт Минобороны, средства с которого расходуются по личному указанию министра обороны на строительство жилья для военнослужащих, уволенных в запас, и частично для боевой подготовки. Ещё 40% забирают налоги, которые мы платим в Приморье, а на оставшиеся 30% мы развиваемся и ещё занимаемся благотворительностью... У нас работают около 50 бывших офицеров, и насколько люди дорожат работой, можете судить по тому, что майор работает чернорабочим... Когда-то мы работали с заводом "Востокметалл", единственным предприятием по эту сторону Урала, занимавшимся переплавкой металла. К сожалению, завод теперь стоит. Приходится продавать китайцам... Утилизировано уже порядка 300 единиц авиационной техники... из них 100 ракет, а ракеты убыточны» [7].

В деятельности этой фирмы наблюдается определённая система и упорядоченность, в других гарнизонах ситуация была ещё хуже. Например, на авиабазе ВВС в посёлке Галенки снятые с вооружения после перевооружения полка на штурмовики Су-25, но вполне годные к дальнейшему использованию истребители-бомбардировщики МиГ-27 из состава 18 гв. АПИБ были разворованы и растащены охотниками за цветным металлом, ставшими настоящим проклятием для авиации. И это при том, что аэродром продолжал функционировать, но техника на практически неохраняемых стоянках грабилась и превращалась в металлолом. Особенности приморского климата делали судьбу уцелевших машин ещё более незавидной.

Следует отметить, что такое варварское уничтожение боевых самолётов, ещё не выработавших свой ресурс, наносило серьёзный ущерб экономике страны. В АТР в этот период было несколько стран, вооружён-

ных В и ВТ советского производства, стремящихся повысить ударный потенциал своих ВВС (в Индии истребители-бомбардировщики МиГ-27 до сих пор находятся на вооружении, а во Вьетнаме также до сих пор на вооружении состоит экспортный вариант истребителя-бомбардировщика Су-17, обозначаемый как Су-22). Если учесть, что только на территории Приморского края находилось более 60 МиГ-27 и примерно столько же Су-17, то ущерб государству становиться очевиден – только от продажи или сдачи в лизинг техники можно было выручить более 100 млн. долларов США (при цене около 1 миллиона долларов за самолёт). Вместо этого, по словам руководителя той же компании «Авиатор» доход от утилизации одного самолёта составлял 2000 долларов США [4, с. 4]. Если следовать названной им схеме распределения доходов, 1400 из них получало государство в виде налогов. Таким образом, общий доход государственной казны в виде налогов за утилизированные фирмой 200 самолётов составил приблизительно 280 тысяч долларов.

В рамках реформирования вооружённых сил в конце 90-х годов ВВС и ПВО были объединены, а части и соединения ВВС и ПВО на Дальнем Востоке вошли в состав 11-й армии ВВС и ПВО.

К этому времени некогда мощная группировка сократилась по численности авиаполков в три раза, а по количеству самолётов почти в шесть раз. На территории Приморского края осталось два истребительных и два штурмовых полка, разведывательный и вертолётный полки, а также один смешанный авиаполк и несколько ОАЭ ВВС и ПВО ТОФ, имевшие на вооружении около 100 самолётов и вертолётов.

С начала 2000-х годов ситуация в военной сфере стабилизировалась, активизировалась боевая подготовка, улучшилась ситуация с ремонтом техники, социальным обеспечением офицеров и их семей, хотя все имевшиеся проблемы по-прежнему оказывали существенное негативное влияние на функционирование вооружённых сил.

Основными проблемами авиации в 1999-2009 годах были недостаточное финансирование, в результате чего новая техника поступала в мизерных количествах, моральное и физическое старение самолётов и вертолётов, большинство из которых было выпущено ещё в Советском Союзе, а также недостаточный уровень боевой подготовки лётного и технического состава.

С началом нового этапа военной реформы при министре обороны А. Сердюкове авиационная группировка в Приморье продолжала сокращаться – на этот раз в ходе очередной оптимизации структуры вооружённых сил. С переходом на новую организационную структуру базирования ВВС начался процесс передислокации и объединения авиационных частей с целью создания укрупнённых авиабаз. В соответствии с замыслом реформы ВВС и ПВО было решено отказаться от существовавшей ранее структуры воздушная армия-дивизия-полк и перейти к системе самостоятельных воздушных командований, которые включают в себя авиабазы и бригады воздушно-космической обороны. Авиабазы состоят из эскадрилий. Таким образом, новая структура включает три основных звена – командование – авиабаза – эскадрилья. В подчинении авиабаз помимо авиационных эскадрилий находятся части обеспечения (радио-технические батальоны и части аэродромного обеспечения).

Территориально Дальний Восток и Забайкалье вошли в зону ответственности третьего командования ВВС и ПВО (сформировано на базе 11-й армии ВВС и ПВО).

Судя по информации отечественных исследователей, в рамках формирования нового облика в Приморье в составе 3-го командования были созданы две авиабазы: 6989-я Центральная – Угловая (истребительная авиация), Черниговка (вертолёты и самолёты-штурмовики Су-25) [4,

с.63], плюс одна авиабаза авиации ТОФ, расположенная на аэродроме Николаевка [3, с. 83].

В процессе реформирования в 2009 году были расформированы 444-й ТБАП в Воздвиженке, 530-й ИАП в Чугуевке, 799 ОРАП в Варфоломеевке, 18-й гв. ШАП из Галенок переведён на авиабазу в Черниговке. При этом на всех упомянутых аэродромах не осталось действующих авиачастей, и хотя на некоторых из них продолжали функционировать авиационные комендатуры, но, скорее всего, аэродромы ожидают участь десятков предшественников.

Несмотря ни на что, авиационная группировка в Приморье продолжает функционировать и по-прежнему играет важнейшую роль в обеспечении безопасности дальневосточных границ России. Пока поступление новой техники проходит в весьма ограниченном масштабе – за последние десять лет это поставка модернизированных Су-27СМ и Су-25СМ на аэродромы Центральная-Угловая и Черниговка соответственно, текущий и капитальный ремонт Су-25 и Ил-38, а также поставки новых вертолётов Ка-50 и Ми-8 на авиабазу в Черниговке.

Так или иначе, но в среднесрочной перспективе её ожидает качественное и количественное обновление – к такому варианту подталкивает логика военно – политических процессов в АТР.



Литература

1. Артемьев А.М. Морская авиация Отечества. М., МГО ООО ВВС РФ, Кучково поле, 2001. 400 с.
2. Болтенков Д.Е., Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910 – 2010). Справочник. СПб., Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012. 768 с.
3. Болтенков Д. Реформирование военно-морского флота Российской Федерации. // Новая армия России. Под. ред. М. Барабанова. М., Центр анализа стратегий и технологий. 2010, 168 с.
4. Лавров А. Реформирование военно-воздушных сил России // Новая армия России. Под. ред. М. Барабанова. М., Центр анализа стратегий и технологий. 2010, 168 с.
5. Морозов М. Военно-воздушные силы Тихоокеанского флота в войне с Японией // «Мир авиации» № 2. 2000. С. 27.
6. Никитин. И. Над пристанью «Бурана» гуляет топор // «Золотой рог» № 63 (575), 17 августа 1999 года.
7. Никитин. И. Бурановский топор – ноу-хау российской утилизации. // «Золотой рог» № 69 (575), 31 августа 1999 года.
8. Новиков В.С. Крылья границы: Историко-документальный очерк. М., Граница, 2008. 455 с.
9. Хмельнов. И.Н. Российский флот: доблесть и нищета. М., АСТ – Пресс Книга, 2003. 574 с.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Artem'ev A.M. Morskaya aviatsiya Otechestva. M., MGO ООО VVS RF, Kuchkovo pole, 2001. 400 s.

2. Boltentkov D.E., Levshov P.V. Vek v stroyu VMF: Aviatsiya Voenno-Morskogo Flota Rossii (1910 – 2010). Spravochnik. SPb., Spetsial'nyj vypusk al'manakha «Tajfun», 2012. 768 s.

3. Boltentkov D. Reformirovanie voenno-morskogo flota Rossijskoj Federatsii. // Novaya armiya Rossii. Pod. red. M. Barabanova. M., TSentr analiza strategij i tekhnologij. 2010, 168 s.

4. Lavrov A. Reformirovanie voenno-vozdushnykh sil Rossii // Novaya armiya Rossii. Pod. red. M. Barabanova. M., TSentr analiza strategij i tekhnologij. 2010, 168 s.

5. Morozov M. Voенно-vozdushnye sily Tikhookeanskogo flota v vojne s Yaponiej // «Mir aviatsii» № 2. 2000. S. 27.

6. Nikitin. I. Nad pristan'yu «Burana» gulyaet topor // «Zolotoj roг» № 63 (575), 17 avgusta 1999 goda.

7. Nikitin. I. Buranovskij topor – nou-khau rossijskoj utilizatsii. // «Zolotoj roг» № 69 (575), 31 avgusta 1999 goda.

8. Novikov V.S. Kryl'ya granitsy: Istoriko-dokumental'nyj ocherk. M., Granitsa, 2008. 455 s.

9. KHmel'nov. I.N. Rossijskij flot: doblest' i nishheta. M., AST – Press Kniga, 2003. 574 s.