

Да, я силен, к чему скрывать // Комсомольская правда. – 1991. – 19 января (№ 14). – С. 2. 7. Каджая В. Дело Сталина живет? // Независимая газета. – 2000. – 26 апреля (№ 76). – С. 4. 8. Третьцкий А.В. Новочеркасск: июнь 1962 года // Военно-исторический журнал. – 1991. – № 1. – С. 68 – 76. 9. Абрамкин А. Мы должны сказать правду // Антивоенный синдром или преданная армия? – М.: Воениздат, 1990. – С. 122. – 137. 10. Забродин В. Что “высветлила” трагедия в Закавказье // Коммунист вооруженных сил. – 1990. – № 6. – С. 11 – 17. 11. Войска выходят на площадь. Народный депутат СССР Анатолий Собчак отвечает на вопросы обозревателя “Огонька” Владимира Глотова // Огонек. – 1990. – № 2. – С. 30 – 33. 12. Баграев Ю.М. Тбилиси: апрель восемьдесят девятого // Военно-исторический журнал. – 1990. – № 1. – С. 41 – 47. 13. О сокращении Вооруженных Сил СССР и расходов на оборону в течение 1989 – 1990 годов: Указ Президиума Верховного Совета СССР // Правда. – 1989. – 22 марта (№ 73). – С. 1. 14. Воробьев К. Мера крайне нежелательная // Коммунист Вооруженных Сил. – 1989. – № 18. – С. 25 – 27. 15. Кузьмин С. На этой войне за убийства не судят... // Комсомольская правда. – 1991. – 14 августа (№ 185). – С. 2 – 3. 16. Вооруженные и военизированные формирования в СССР. Взгляды. Позиции. Документы. – М., ИПЦ РАУ, 1991. – 170 с. 17. Владыкин О. Полоса отчуждения // Красная Звезда. – 1990. – 27 июля. – (№ 172). – С. 4. 18. Общество. Армия. Закон // Коммунист Вооруженных Сил. – 1991. – № 12. – С. 91 – 96. 19. “О запрещении создания вооруженных формирований, не предусмотренных законодательством СССР, и изъятии оружия в случаях его незаконного хранения”. Указ президента СССР 25 июля 1990 г. // Красная Звезда. – 1990. – 26 июля (№ 171). – С. 1. 20. Закон Союза Советских Социалистических Республик “О правовом режиме чрезвычайного положения”, 3 апреля 1990 г. // Красная Звезда. – 1990. – 11 апреля (№ 83). – С. 1, 3. 21. Рожнов Г. Войска на улицах // Огонек. – 1991. – № 7. – С. 3, 31. 22. Боровой Я., Чудодеев А. Ночь голубых беретов // Новое время. – 1991. – № 3. С. 4 – 8. 23. Маренков А. Военный аспект // Красная Звезда. – 1990. – 3 августа (№ 178). – С. 1. 24. Тюшкевич С.А. Марксистско-ленинское учение о войне и армии: История развития и современные оценки // Военная мысль. – 1991. – №6. – С. 48 – 53.

А.І. Харук

ВАЖКА БОМБАРДУВАЛЬНА АВІАЦІЯ У СКЛАДІ ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНИХ СИЛ УКРАЇНИ (1991 – 2001 рр.)

© Харук А.І., 2003

Розглянуто історію розвитку важких бомбардувальних частин ВПС України. Досліджений процес їх скорочення відповідно до міжнародних угод та місце в структурі сучасних Збройних Сил.

In this article the history the heavy bombardment unit of Ukrainian AF and it place in the structure of Armed Forces is described. The process of their reduction according to the international agreements is discovered.

На тлі значно зростало в останні роки інтересу до вітчизняної історії особливо помітним є недостатнє висвітлення у наукових публікаціях деяких питань новітньої військової історії України періоду 90-х рр. ХХ ст., тобто після відновлення її державної незалежності. Зокрема, практично відсутні дослідження історії становлення вітчизняних

Військово-Повітряних Сил, еволюції їх організаційної структури та озброєння. Окремі статті з цієї проблематики з'являються у газетах “Крила України” та “Народна армія”, журналах “Військо України”, “Авиация и время” та деяких інших [3 – 5; 7 – 8; 11 – 13; 15 – 17]. Проте вони мають, здебільшого, інформаційний чи публіцистичний характер і присвячені лише окремим епізодам. А в той же час, дослідження новітньої військової історії України є вкрай необхідними, оскільки у цій галузі досить активно працюють російські історики. Їх же публікації іноді далекі від об'єктивності і пройняті неприйняттям самого факту існування України як незалежної держави. Відповідно і процеси становлення українських збройних сил трактуються цими дослідниками вкрай тенденційно – як розвал єдиного комплексу колишнього СРСР, на успадкування якого Росія нібито мала усі права [6; 9 – 10; 14].

Даною статтею автор має на меті бодай частково, спираючись на матеріали відкритих спеціалізованих періодичних видань, висвітлити розвиток одного із компонентів сучасних Військово-Повітряних Сил України, а саме – важкої бомбардувальної авіації. Головна увага буде приділена вивченню її організаційної структури, а також процесів скорочення відповідно до принципу оборонної достатності та міжнародних угод, підписаних Україною.

Як відомо, формування ВПС, як загалом Збройних сил України після проголошення 24 серпня 1991 р. Акту про державний суверенітет відбувалось на основі з'єднань радянської армії, що дислокувались у той час на території України. На той час в Україні знаходилось 2800 військових літаків та гелікоптерів [1]. Суттєву частку серед них становили літаки бомбардувальної авіації – головної ударної сили ВПС. У радянських збройних силах бомбардувальна авіація поділялась на фронтову (підпорядковану військовим округам) і далекосяжну (автор вважає найбільш відповідним саме такий переклад російського терміну “Дальняя авиация”). У даній статті розглядається саме далекосяжна авіація, яка в Збройних силах України дістала назву “Важкої бомбардувальної авіації”.

Далекосяжна авіація, дислокована на території України станом на 24.8.1991 [2]

Назва частини	Пункт дислокації (область)	Тип літаків (кількість, од.)
184-й важкий бомбардувальний авіаполк (далі – ВБАП)	Прилуки (Чернігівська)	Ту-160 (19), Ту-134УБЛ (?)
185-й ВБАП	Полтава (Полтавська)	Ту-22М3 (?)
199-й окремий далекосяжний розвідувальний авіаполк (ОДРАП)	Ніжин (Чернігівська)	Ту-22РД/УД (30)
251-й ВБАП	Біла Церква (Київська)	Ту-16 (40)
260-й ВБАП	Стрий (Львівська)	Ту-16 (23), Ту-22М3 (?)
341-й далекосяжний бомбардувальний авіаполк (ДБАП)	Озерне (Житомирська)	Ту22КД/ПД/УД (30)
409-й заправочний авіаполк (ЗАП)	Узин (Київська)	Ил-78 (20)
1006-й ВБАП	Узин (Київська)	Ту-95МС (21); Ту-95М (1); Ту-95К (1)
Частини авіації Чорноморського флоту, зокрема 540-й морський ракетноносний авіаполк (МРАП)	Кульбакіно (Миколаївська), Веселе і Саки (Крим) та ін.	Ту-16 (58) Ту-22М (40)

Станом на 24 серпня 1991 р. на території України дислокувалось цілий ряд частин далекосяжної авіації, як зі складу ВПС СРСР, так і зі складу морської авіації Чорноморського флоту. Детальніша інформація про ці частини наведена в таблиці.

Отже, на території України дислокувалось понад 10 полків далекосяжної авіації. Особливе місце серед них належало 184-му та 1006-му важким бомбардувальним авіаполкам (ВБАП), на озброєнні яких знаходились міжконтинентальні бомбардувальники. Зокрема, 184-й гвардійський Полтавсько-Берлінський Червонопрапорний ВБАП 13-ї гвардійської Севастопольсько-Берлінської важкої бомбардувальної авіадивізії (ВБАД) був першим і єдиним у радянських ВПС полком, озброєним найсучаснішими надзвуковими стратегічними бомбардувальниками Ту-160. Ці машини надходили в Прилуки з квітня 1987 р., а до розпаду СРСР полк отримав 19 Ту-160, якими озброїли дві ескадрильї. Третя ескадрилья на початку 1991 р. отримала навчальні машини Ту-134УБЛ, які використовувались для тренувань пілотів бомбардувальників (експлуатація Ту-134УБЛ обходилась учетверо дешевше, ніж Ту-160) [3, с. 5 – 6].

Новий етап в історії 184-го ВБАП почався 8 травня 1992 р., коли особовий склад частини на чолі із командиром В. Горголем прийняв присягу на вірність народу України, офіційно увійшовши до складу ВПС України. Слід зазначити, що бажання продовжити службу в Україні виявили лише 25 % льотного складу і 60 % технічного персоналу полку [3, с. 11]. Важкі економічні умови, в які потрапила Україна, та вкрай висока вартість експлуатації Ту-160 призвели до того, що ті нечисленні льотчики, які залишились в полку, здійснювали лише 4 – 5 польотів на рік [3, с. 13]. Навіть утримання цих літаків на консервації коштувало українському бюджету 200 тис. доларів на рік на одну машину [4]. Крім того, очевидною була невідповідність Ту-160, створених для ядерних ударів по території США, військовій доктрині України. До того ж, відповідно до положень Угоди про скорочення стратегічних наступальних озброєнь (СНО-2) усі українські Ту-160 мали бути знищені до кінця 2001 р. Єдиною альтернативою списання цих машин міг стати їх продаж Росії. Проте українсько-російські переговори з цього питання, які велись ще з 1995 р., тривалий час були безуспішними через розбіжності сторін в оцінці вартості бомбардувальників та у поглядах на форми оплати за них. За таких обставин 24 квітня 1998 р. Рада національної безпеки та оборони України прийняла рішення про початок процедури ліквідації стратегічних бомбардувальників. 16 листопада того ж року на авіабазі Прилуки був знищений перший Ту-160 (розрізаний на чотири частини – відділені крила і хвостове оперення). Відповідно до українсько-американської угоди для ліквідації стратегічних бомбардувальників уряд США виділив 8 млн. доларів [5]. Такі дії підштовхнули російську сторону до відновлення переговорів. 6 жовтня 1999 р. в Ялті було підписано угоду, яка передбачала передачу Росії 8 бомбардувальників Ту-160, а також трьох Ту-95МС і 240 крилатих ракет в рахунок списання боргу України за енергоносії на суму 275 млн доларів. За свідченнями російських експертів, що здійснювали приймання Ту-160, літаки завдяки турботі українських фахівців збереглись у прекрасному стані, а залишок їхнього ресурсу сягає 90 %, що дозволяє експлуатувати ці машини ще упродовж кількох десятків років [6].

6 листопада 1999 р. розпочалась реалізація українсько-російської угоди – перший Ту-160 перелетів з Прилук на російську авіабазу Енгельс [7]. Останні два такі літаки були передані росіянам 21 лютого 2000 р. Російські ВПС висловлювали бажання придбати

додатково ще три українські Ту-160, але ці наміри не були реалізовані. Зараз в Україні залишився тільки один Ту-160, який переданий до експозиції музею авіації і космонавтики в Полтаві. Решта ж були ліквідовані (останній – 2 лютого 2001 р.).

Щодо самого 184-го ВБАП, то він з 1997 р. проходив “зворотне” переозброєння на бомбардувальники Ту-22М3 (машини цього типу уже експлуатувались в 184-му авіаполку з 1984 по 1990 р.) [8]. Проте у грудні 2001 р. 184-й ВБАП був розформований, а його літаки Ту-22М3 були переведені в Полтаву.

Інший авіаполк стратегічного призначення, дислокований в Узині на Київщині – 1006-й ВБАП, що входив до складу 106-ї ВБАД – мав на озброєнні літаки Ту-95МС. Ці машини являють собою останню модифікацію Ту-95, створеного ще в 50-ті рр. Літаки Ту-95МС почали надходити в Узин з 1985 р. Маючи досить архаїчну як для бомбардувальника турбогвинтову силову установку, вони були озброєні сучасними крилатими ракетами Х-55 (16 од. на один літак; Ту-160 ніс тільки 12 таких ракет) [9]. Після 24 серпня 1991 р. російське військово-політичне керівництво, не бажаючи змиритись із втратою стратегічних бомбардувальників, вирішило повторити в Узині “казахський сценарій” – Ту-95 двох полків, дислокованих у Семіпалатинську, були перегнані в Росію без відома керівництва Казахстану. З цією метою 13 лютого 1992 р. до Узина прибув головнокомандувач ВПС Російської Федерації П. Дейнекін. Становище загострювалось, але завдяки принциповій позиції командира 106-ї бомбардувальної авіадивізії М. Башкирова та інших старших офіцерів літаки залишились в Україні. Про ступінь напруженості ситуації може свідчити той факт, що для недопущення несанкціонованого вильоту на злітно-посадочну смугу аеродрому в Узині вивели зенітні установки “Шилка” [10].

У ході подальшого скорочення Збройних сил України 1006-й ВБАП був розформований. На його базі створили частину, що підтримувала у належному стані бомбардувальники, поки йшли переговори про їхню подальшу долю. На відміну від Ту-160 Росія не виявила надто великої зацікавленості до українських Ту-95, хоча серед них були практично нові машини – 1991 року випуску. Відповідно до вже згаданої угоди від 6 жовтня 1999 р. Росія отримала три Ту-95МС. Ще один літак надійшов у полтавський музей, а решта були ліквідовані (останній – 17 травня 2001 р.) [11].

В Узині дислокувався і ще один полк 106-ї ВБАД – 409-й заправочний авіаполк. З 1986 р. він використовував літаки-заправники Іл-78, призначені для дозаправки в повітрі бомбардувальників Ту-95 та Ту-160. У даний час ці літаки епізодично використовуються для комерційних рейсів, перевозячи різноманітні вантажі. Таке застосування для унікальних літаків не можна визнати надто раціональним з військової точки зору, але в умовах мізерного військового бюджету комерційні рейси дозволяють підтримувати на належному рівні льотну майстерність екіпажів. Можливо, у майбутньому із покращанням економічного становища бодай частина Іл-78 знайде застосування за прямим призначенням, оскільки в українських ВПС є значна кількість фронтних бомбардувальників Су-24, пристосованих для дозаправки в повітрі. Запровадження цього елемента в курс бойової підготовки фронтних бомбардувальників значно розширить їх радіус дії, що дозволить бодай частково компенсувати скорочення важкої бомбардувальної авіації у складі ВПС України.

Якщо доля сучасних машин Ту-160 та Ту-95МС вирішувалась у ході тривалих переговорів, то доля інших бомбардувальників – Ту-16 та Ту-22 – фактично була визначена ще задовго до розпаду СРСР. Застарілими ці літаки вважались ще у 80-ті роки, тому жодної

перспективи в складі ВПС України вони не мали. Зокрема, станом на початок 1992 р. на території України знаходився 121 літак Ту-16 – більше половини усіх літаків цього типу, що перебували на озброєнні в країнах СНД. Але уже через два роки літало лише 19 навчальних літаків, ще 49 машин зберігались на консервації [12]. Зараз жоден літак цього типу вже не перебуває в експлуатації. Зняття з озброєння бомбардувальників Ту-16 призвело до розформування полків, що їх використовували, зокрема, білоцерківського 251-го ВБАП та стрийського 260-го ВБАП, котрий так і не завершив розпочате переозброєння на Ту-22М.

Іншим застарілим типом літаків важкої бомбардувальної авіації України був Ту-22. Ці машини з 1965 р. використовувались у двох розташованих в Україні авіаполках. Зокрема, 341-й далекосяжний бомбардувальний авіаполк (ДБАП) мав на озброєнні ракетноносії Ту-22КД та літаки радіоелектронної боротьби Ту-22ПД. 199-й окремих далекосяжний розвідувальний авіаполк (ОДРАП) мав літаки – розвідники Ту-22РД. Крім цього, в обох полках експлуатувались навчальні літаки Ту-22УД. Усі ці літаки знаходились у досить зношеному стані і у міру випрацювання ресурсу списувались і передавались на утилізацію. У 341-му ДБАП Ту-22 експлуатувались до 1994 р. Дещо довше прослужили розвідники 199-го ОДРАП – деякі машини цього полку літали ще у 1996 р., виконуючи поряд із завданнями бойової підготовки, і деякі народногосподарські завдання – аерофотозйомку для картографування, геодезії і землеустрою, моніторинг районів стихійних лих [13]. На даний час усі Ту-22 зняті з озброєння, а полки, що їх використовували, розформовані.

Зараз єдиним типом важкого бомбардувальника, що лишається на озброєнні ВПС України, є літак Ту-22М. Незважаючи на дуже подібне із Ту-22 позначення, цей літак є цілком новою машиною, створеною на початку 70-х років. За своїми льотними якостями Ту-22М не має відповідників у ВПС жодної зарубіжної країни (крім Росії). Це свого роду “євростратегічний” бомбардувальник – його бойовий радіус дії досягає 2200 км і дозволяє уражати потенційні цілі у межах усього Європейського континенту. Максимальне бойове навантаження перевищує 20 т і може складатись як із звичайних бомб, так і з ракет Х-22 (1-3 одиниці) із дальністю стрільби до 500 км, призначених для ураження стаціонарних наземних та крупних морських цілей. Поряд із тим Ту-22М нездатний використовувати сучасні взірці високоточної зброї. Літак випускався у двох основних модифікаціях – Ту-22М2 і Ту-22М3, які різняться типом двигунів, складом бортового обладнання та деякими іншими деталями.

У ВПС України після розпаду СРСР лишилось кілька десятків Ту-22М, які експлуатувались у 185-му і 260-му авіаполках, причому останній так і не завершив переозброєння на ці машини. Додатково 20 літаків цього типу Україна отримала у 1997 р. після розподілу авіації Чорноморського флоту. Станом на середину 1999 р. ВПС України мали приблизно 55 бомбардувальників Ту-22М [14]. Проте ця кількість була визнана надмірною з огляду на завдання, що стоять перед українськими ВПС та економічні можливості України. Тому в листопаді 2002 р. розпочався черговий етап скорочення важких бомбардувальників. Відповідно до контракту вартістю 21 млн. доларів (кошти виділяє уряд США) за технічної допомоги фірми “Рейтеон технікал сервіс” в Україні упродовж 2,5 років має бути ліквідовано 31 бомбардувальник. Зокрема, на авіабазі в Полтаві утилізації підлягають 12 літаків Ту-22М3, а на авіаремонтному заводі в Миколаєві – 2 Ту-22М3 та 17 Ту-22М2. Крім того, має бути знищено 225 ракет Х-22. Після цього в складі 185-го ВБАП ВПС України залишиться 20 Ту-22М3 із необхідним запасом ракет Х-22 [15]. На найближчу перспективу ці машини

разом із фронтовими бомбардувальниками Су-24 становитимуть основну ударну силу вітчизняної військової авіації.

Через важку економічну кризу, в якій опинилась Україна в першій половині 90-х рр., інтенсивність бойової підготовки авіації значно знизилась. Особливо це позначилось на важких бомбардувальних авіаполках, оскільки експлуатація їх техніки коштує значно дорожче, ніж фронтової авіації. Проте командуванню цих полків вдавалось підтримувати прийнятний рівень льотної підготовки принаймні частини екіпажів. Це дозволило залучити два літаки Ту-22МЗ із 185-го ВБАП до участі в перших великомасштабних навчаннях ВПС України, які проходили 1-2 серпня 1996 р. на полігоні Києво-Олександрівка в Миколаївській області [16]. Під час цих навчань бомбардувальники, діючи під прикриттям винищувачів Су-27, здійснили “килимове” бомбардування об’єктів “супротивника” у оперативній глибині, скинувши при цьому за один виліт майже півтори сотні чвертьтонних уламково-фугасних авіабомб. Надалі Ту-22МЗ українських ВПС епізодично залучались до участі у деяких інших навчаннях. Зокрема, 27 серпня 2000 р. один літак цього типу узяв участь у третьому етапі навчань ППО Співдружності незалежних держав “Бойова співдружність – 2000”, що проходили на полігоні Ашулук під Астраханню (Російська Федерація). У ході цих навчань Ту-22МЗ, імітуючи використання крилатих ракет, запустив повітряну мішень, яку перехопили два українські винищувачі Су-27. Приблизно у той же час два інші літаки Ту-22МЗ здійснили практичні пуски ракет Х-22 у Баренцовому морі, подолавши без посадки понад 4 тис. км. Важкі бомбардувальники є постійними учасниками різноманітних авіашоу як в Україні, так і за її межами. Зокрема, вони беруть участь у авіаційних парадах до Дня незалежності України. На початку червня 2002 р. Ту-22МЗ представляв українські ВПС на міжнародному авіашоу в Братиславі (Словаччина), де здобув приз “за найбільш вражаючий літак”.

За роки незалежності України важкі бомбардувальні частини її Військово-Повітряних Сил пройшли досить складний шлях. У зв’язку із зміною військової доктрини і постановкою нових завдань перед Збройними Силами України, а також відповідно до міжнародних угод, відбулося суттєве, але цілком необхідне скорочення надлишкового парку бомбардувальної авіації. На жаль, це скорочення супроводжувалось зниженням її боєздатності. В останні роки військово-політичне керівництво України вживає певні заходи щодо відновлення боєготовності важких бомбардувальних підрозділів. Зокрема, ці частини включені до складу авіаційної групи оперативного призначення, виділеної до складу передових сил оборони. Свідченням значної ролі, яка відводиться важким бомбардувальникам в українських ВПС, може бути і той факт, що після викликаної скнилівською катастрофою перерви у польотах військової авіації, одними з перших відновили бойове навчання саме екіпажі Ту-22МЗ [17]. Проте фінансування розвитку важкої бомбардувальної авіації, як і ВПС України загалом, все ще відстає від вимог часу.

У подальшому вкрай необхідними є дослідження історії як родів авіації, так і окремих частин вітчизняних ВПС. Це, безумовно, сприятиме об’єктивному відображенню в історичній науці складних процесів становлення національних Збройних сил, реформування та вдосконалення їх організаційної структури у перші роки після відновлення незалежності України.

1. Крила України. – 2002. – 26 серпня. 2. Таблиця складена автором на основі публікацій у часописах “Аэрохобби” (1992 – 1994), “Авиация и время” (1995 – 2001) та “Авиация и космонавтика (1999 – 2001). 3. Бутовски П., Марковский В. Сложная судьба Ту-160 //

Авиация и время. – 1995. – № 2. – С. 2 – 13. 4. Сovenko A. ВВС Украины в 1996 году // *Авиация и время.* – 1997. – № 2. – С. 1. 5. Панорама // *Авиация и время.* – 1998. – № 6. – С. 1. 6. Докучаев А. Танец “Белого лебедя” // *Авиация и космонавтика.* – 2000. – № 8. – С. 14. 7. Автухов И. Украинские “Блэк Джеки” меняют гражданство // *Авиация и время.* – 1999. – № 6. – С. 39. 8. Кочур В., Автухов И. Лидер исчезнувшей армады // *Авиация и время.* – 1998. – № 3. – С. 31. 9. Ригмант В. Ту-95 // *Авиация и космонавтика.* – 2001. – № 4. – С. 23 – 25. 10. Ригмант В., Гордон Е. Цель – Америка // *Авиация и время.* – 1996. – № 5 – С. 32. 11. Панорама // *Авиация и время.* – 2001. – № 3. – С. 2. 12. Гордон Е., Ригмант В., Кудрявцев В., Сovenko A. Легендарный Ту-16 // *Авиация и время.* – 2001. – № 2. – С. 31. 13. Константинов В., Романенко В., Хаустов А. Сверхзвуковой долгожитель // *Авиация и время.* – 1996. – № 6. – С. 10, 44. 14. Ильин В. Боевые самолеты ВВС России. – М., 1999. – С. 4. 15. Позбуваемость надлишкової авіатехніки // *Народна армія.* – 2002. – 13 листопада; *Панорама. Інформація В. Романенко* // *Авиация и время.* – 2002. – № 6. – С. 22. 16. Романенко В. Гроза над козацьким степом // *Військо України.* – 1996. – № 7 – 8. – С. 6 – 7. 17. Лисиця Н. Бомбардувальники піднялись в небо // *Народна армія.* – 2002. – 13 серпня.

О.М. Куцька

ПСИХОЛОГІЧНА БОРОТЬБА В ІСТОРІЇ УКРАЇНСЬКОГО КОЗАЦТВА

© Куцька О.М., 2003

З’ясовується специфіка інформаційно-психологічного впливу в період Козацької доби на Україні: його застосування у зовнішній і внутрішній життєдіяльності запорозьких козаків та пропаганда в політиці іноземних держав, спрямована на українські землі.

The main purpose of the author is to determine the specificness of an information and psychological influence during the Cossack period in Ukraine: its usage in the foreign and interior political activity of Zaporozhshy Cossacks and political propaganda of foreign states directed of the Ukrainian territory.

Психологічні операції (ПсО), психологічна боротьба, пропагандистські заходи чи інформаційна війна (англійською *information warfare*) ведуться з тих часів, коли люди почали спілкуватись один з одним. Зрозуміло, що вищезазначені терміни в ті часи не використовувались, а були прийняті поняття “військові хитрощі” або “логістичне забезпечення”, що уособлюють в собі ті ж самі завдання та принципи [1, с. 16].

Актуальність теми зумовлена зростанням значущості ПсО, при підготовці яких враховуються національні риси аудиторії, що піддається впливові, історичний досвід здійснення інформаційно-психологічного впливу як свого, так й інших народів.

Слід зазначити, що тема психологічного протистояння стала відома широкому загалу тільки у 90-х роках і тому ще не достатньо висвітлена в українській літературі. Що стосується застосування інформаційно-психологічного впливу в історії українського мистецтва, то, на жаль, ця проблематика аналізувалась лише окремими авторами [6, 8], і в