

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ВИСВІТЛЕННЯ У ЗАРУБІЖНІЙ ПЕРІОДИЦІ УЧАСТІ УКРАЇНСЬКОЇ АВІАЦІЇ В АНТИТЕРОРИСТИЧНІЙ ОПЕРАЦІЇ НА СХОДІ УКРАЇНИ (ЗА ПУБЛІКАЦІЯМИ 2014 р.)

У статті розглянуто висвітлення в зарубіжних часописах авіаційного спрямування участі української авіації в Антитерористичній операції. Проаналізовано публікації 2014 р. у журналах «Combat Aircraft Monthly», «Air Forces Monthly» та «Lotnictwo». Відзначено, що навесні та влітку 2014 р. у цих виданнях домінують статті оглядового та хронікального характеру, а восени з'являються більш глибокі аналітичні матеріали. Показано доцільність використання вказаних статей у подальших дослідженнях.

Ключові слова: Антитерористична операція (АТО), військова авіація, Повітряні сили, армійська авіація, Україна.

Участь Збройних Сил та інших силових структур України в Антитерористичній операції (АТО) у 2014-2015 рр. у майбутньому, безумовно, стане однією з важливих тем досліджень військових істориків. Тому сьогодні вкрай актуальним є створення певного корпусу історіографічних напрацювань, покликаних у майбутньому полегшити роботу дослідників та сприяти об'єктивному й всебічному розкриттю вказаної проблеми.

Метою статті є аналіз публікацій у зарубіжній авіаційній періодиці, присвячених участі української військової авіації в Антитерористичній операції у 2014 р. При цьому під терміном «українська військова авіація» у цій статті ми розуміємо авіацію усіх силових структур: Повітряні сили, армійську авіацію Сухопутних військ, морську авіацію Військово-морських сил, авіацію Національної гвардії України, Державної прикордонної служби та Державної служби з надзвичайних ситуацій.

До початку 2014 р. – виникнення кризи в Криму, а згодом – початку інспірованих Росією збройних виступів в Донецькій та Луганській областях – зарубіжні авіаційні

Харук Андрій Іванович, доктор історичних наук, професор, завідувач кафедри гуманітарних наук, Національна академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

© Харук А.І., 2015

часописи приділяли загалом небагато уваги Повітряним силам та іншим авіаційним компонентам Збройних Сил України й інших силових структур. Як правило, публікувались оглядові матеріали, присвячені певним визначним подіям, наприклад, навчанням. Типовим прикладом може слугувати стаття Олександра Гольца у журналі «*Combat Aircraft Monthly*», присвячена вересневим (2013 р.) навчанням Повітряних сил [1]. У невеликому матеріалі наведено перелік частин, що залучались до навчань, а також характеристика виконуваних завдань. Іншим характерним зразком матеріалів на українську тематику були статті, у яких висвітлювалась історія та сучасний стан певних видів і родів авіації. До таких належить, зокрема, стаття Себастьяна Загданьського у польському часописі «*Lotnictwo*», присвячена армійській авіації [2]. У ній охарактеризовано структуру і склад армійської авіації Сухопутних військ України на момент здобуття незалежності, а також зміни, що відбулись у наступні десятиліття. Розглянуто операції українських вертолітників в складі сил ООН, певна увага приділена планам модернізації (вертольотам модифікацій Мі-8МСБ і Мі-24ПУ1).

Криза в Криму викликала значне підвищення інтересу до української проблематики. У квітневому номері «*Air Forces Monthly*» з'являється стаття «*Crisis in Crimea*» [3]. У ній зазначається, що 28 лютого 2014 р. 13 російських військово-транспортних літаків Іл-76 перекинули близько 2000 солдатів на 7057-му авіабазу Чорноморського флоту (Гвардійське). 3 березня солдати без знаків розрізнення та ознак національної приналежності заблокували українську 204-ту бригаду тактичної авіації (БрТА) на аеродромі Бельбек. Висвітлена й реакція НАТО на кризу – перекидання 6 березня шести американських винищувачів F-15C з Лейкенхіту (Великобританія) у Шауляй (Литва) на додаток до чотирьох винищувачів, що вже там були. У травні у тому ж часописі публікується матеріал про захоплення авіабази Бельбек [4].

Більш докладний матеріал про кризу в Криму та її авіаційний аспект подав у травневому числі часопис «*Combat Aircraft Monthly*» [5]. У статті Стефана Бюттнера

та Патріка Рогіса висвітлено передісторію Кримської проблеми (передача Криму Україні, поділ Чорноморського флоту після розпаду СРСР, збереження військової присутності Росії в Криму). Наведено характеристику української авіації в Криму. Розповідаючи про перекидання російських військ до Криму, автори зазначають, що 28 лютого прибуло близько 8 літаків Іл-76 у Гвардійське та 10 вертольотів Мі-35М і Мі-8М в Качу. Висвітлено евакуацію повітрям з півострова на материк української морської авіації 3 березня (3 літаки Бе-12, 1 Ан-26, 2 вертольоти Мі-14ПЛ, 1 Мі-14ПС, 1 Ка-27). Докладно розглядають автори ситуацію довкола Бельбеку і 204-ї БрТА. Стаття містить прогноз про міжнародний тиск на Росію, згорання туризму в Криму, швидке закінчення ейфорії російськомовного населення Криму.

Загалом, травень 2014 р. характеризувався різким збільшенням числа публікації у зарубіжних часописах, присвячених українській військовій авіації. Ці матеріали покликані були донести до західних читачів більш докладну інформацію про Україну та її авіацію на фоні конфлікту, що розгорався, і тим самим – компенсувати брак такої інформації у попередні роки. Зокрема, «Air Forces Monthly» вміщує одразу чотири статті на українську тематику. Дві з них присвячені кризі у Криму. У матеріалі Івана Вукадінова подано загальну характеристику українських та російських авіаційних частин, дислокованих на півострові [6]. Стаття Бабака Тагаві присвячена авіабазі Бельбек [7]. У ній наведено характеристику самої авіабази та дислокованої на ній 204-ї БрТА. Зазначено використання у бригаді навчальних літаків L-39 для підтримання льотних навичок пілотів в умовах недостатнього фінансування. Розповідається про отримання 204-ю БрТА перших модернізованих винишувачів МіГ-29МУ1 та про чергування у Бельбеку під час Сочинської олімпіади чотирьох літаків Су-27 зі складу 831-ї БрТА (постійне місце дислокації – Миргород). Третій матеріал на українську тематику у травневому числі «Air Forces Monthly» – стаття Володимира Трендафіловського про українську армійську авіацію [8]. Автор характеризує структуру й озброєння цього роду військ, розповідає про участь українських вертолітників у операціях ООН та про

модернізований варіант Мі-24ПУ1. Стаття завершена далеким від оптимізму висновком про те, що українську армійську авіацію чекає «непевне майбутнє». Нарешті, стаття Шона Вільсона, вміщена у традиційній рубриці «Countryreport», присвячена Повітряним силам Збройних Сил України [9]. У ній відображено зміни, що відбулись останніми роками, зокрема, перехід від чотирирівневої структури управління до трирівневої. Наведено перелік авіаційних частин Повітряних сил. Боеготовий склад Повітряних сил на початок 2014 р. оцінено у 15–20 літаків МіГ-29, 10–12 Су-24М/МР, 14–18 Су-25, 16 Су-27 та до 25 транспортних літаків. Розповідається про модернізацію літаків МіГ-29, Су-25М1/УБМ1, L-39.

У травневому (2014 р.) номері «Combat Aircraft Monthly», крім вже згаданого огляду кримських подій, вміщено статтю, присвячену винищувачам МіГ-29 у Повітряних силах Збройних Сил України [10]. Досить розлогий матеріал містить дані про кількісний склад літаків цього типу в Україні та його скорочення з 1992 по 2014 рр. Наведено коротку історію частин, що експлуатують МіГ-29 – 40-ї, 114-ї та 204-ї бригад тактичної авіації. Розповідається і про хід виконання програми модернізації МіГ-29 до рівня МіГ-29МУ1.

Характерно, що, хоча часописи «Air Forces Monthly» та «Combat Aircraft Monthly» належать до одного видавничого холдингу, підходи до висвітлення подій в Україні у цих журналах суттєво різняться. Перший з них орієнтований на європейського читача, тож у ньому матеріалам, пов'язаним з Україною, відводиться значно більше місця, ніж у «Combat Aircraft Monthly», що орієнтується на читачів Північної Америки.

Також у квітні вийшла велика за обсягом стаття, присвячена Повітряним силам України, в часописі «Lotnictwo» [11]. У ній наведено докладну характеристику Повітряних сил на момент здобуття Україною незалежності (з розписом по типах і частинах). Сучасний стан висвітлено з опорою на дані Білої книги за 2012 рік і повідомлення споттерів. Відзначено, що найбільш успішною з модернізаційних програм є доопрацювання штурмовиків Су-25 і Су-25УБ до рівня Су-25М1/УБМ1. Завдяки цій модернізації точність

ударів зросла на 30%, а висота, з якої можна прицільно використовувати засоби ураження, збільшилась втричі (до 5000 м). Водночас для модернізації МіГ-29 обрано дешевший варіант МУ1 (замість МУ2, який дозволяв застосовувати керовану зброю «повітря-поверхня»). Модернізація ж Су-27 майже не ведеться (модернізовано тільки 1 Су-27УБМ1).

У наступні місяці 2014 р. часопис «Air Forces Monthly» продовжував систематично публікувати матеріали на українську тематику. Зокрема, в огляді В. Трендафіловського в червневому числі журналу аналізуються події березня – початку травня [12]. Розповідається про захоплення української авіатехніки росіянами в Криму та проблема її повернення. Подано огляд навчання Збройних Сил України «Весняна злива – 2014», що проходили в середині березня. Відзначено інтенсифікацію бойової підготовки армійської авіації (наліт за перші місяці 2014 р. дорівнював річному у попередні роки). Згадано, що у зв'язку з втратою аеродрому Бельбек і матеріальної частини 204-ї БрТА було організовано чергування чотирьох винищувачів Су-27 831-ї БрТА на аеродромі Кульбакіне як тимчасовий захід з прикриття повітряного простору на південному напрямку. Також охарактеризовано перші авіаційні операції в ході АТО: повернення під український контроль аеродрому в Краматорську десантом спецназу, висадженим з Мі-8 під прикриттям Мі-24 (14 квітня), пошкодження вогнем з землі Ан-30Б над Слов'янськом (22 квітня) та ін.

У липневому номері «Air Forces Monthly» в редакційній замітці «Останні події в Україні» [13] зазначено, що упродовж травня-червня 2014 р. було повернуто 37 винищувачів МіГ-29, раніше захоплених росіянами в Бельбеку. Характеризуючи ситуацію в районі проведення АТО, редакція відзначає інтенсивні дії вертольотів армійської авіації та Національної гвардії України, а також активізацію застосування штурмовиків Су-25.

У тому ж числі вміщено статтю Б. Тагаві, присвячену українській штурмовій авіації [14]. У достатньо ґрунтовному матеріалі наведено огляд історії і сучасного стану цього роду Повітряних сил. Відзначено достатньо активний експорт Україною літаків Су-25 (у 2007–2013 продано за кордон 16 екземплярів). Охарактеризовано модернізацію літаків,

що здійснюється на Запорізькому державному авіаремонтному заводі «МіГ-ремонт» (з 2004 р. модернізовано один літак Су-25УБМ1 і дев'ять Су-25М1). Говорячи про роль штурмовиків у зоні АТО, автор зазначає, що перший випадок бойового застосування Су-25 було відмічено 15 квітня, під час прикриття десанту в Краматорську. Літак ніс два блоки некерованих ракет Б-8М1 і два 800-літрові підвісні паливні баки. Більш активно Су-25 використовувались з початку травня. 11 травня штурмовик знищив пошкоджений Мі-24П, що здійснив вимушену посадку поблизу с. Райгородок (за 10 км від Слов'янська). В середині місяця Су-25 брали участь у масштабних навчаннях на полігоні Києво-Олександрівка. 23 травня штурмовики залучались до пошуку і знищення бронетехніки, захопленої сепаратистами в районі Лисичанська.

Польський журнал «Lotnictwo» у липневому номері вміщує невеликий матеріал про втрати української авіації в зоні АТО [15]. У ній, зокрема, зазначено, що знищення 6 червня 2014 р. над Слов'янськом літака Ан-30Б стало результатом нехтування українською стороною загрози з боку ППО незаконних збройних формувань (НЗФ).

Черговий огляд подій в Україні було опубліковано у вересневому числі «Air Forces Monthly» [16]. У ньому розповідається про відновлення до льотного стану повернутих з Криму винищувачів МіГ-29. Зазначено, що головною базою авіації в зоні АТО став аеродром Краматорська, функціонування якого відновлено у повному обсязі. Крім того, використовуються аеродроми Дніпропетровська й Чугуєва, а під Ізюмом обладнано передову вертолітну базу. Насичення НЗФ переносними зенітними ракетними комплексами (ПЗРК) зумовило згортання використання вертольотів Мі-24, натомість активізувались польоти більш захищених штурмовиків Су-25. З початку липня в зоні АТО застосовуються літаки Су-24. Їх використовували, головним чином, для розвідки. Однак після пошкодження з цією метою почали ширше застосовувати дистанційно керовані літальні апарати (ДКЛА) Ту-143.

Стаття Б. Тагаві у вересневому номері «Combat Aircraft Monthly» присвячена українським бомбардувальникам Су-24 [17]. У ній викладено історію українських Су-24 і

частин, де вони знаходяться (чи знаходились раніше) на озброєнні. Окремий параграф присвячено участі Су-24 в навчаннях. Однак про використання цих літаків під час АТО практично нічого не сказано.

З усіх проаналізованих нами матеріалів найбільш докладною й корисною для дослідників є стаття Марціна Гавенди у листопадовому номері журналу «Lotnictwo» [18]. Зупинимось на ній докладніше.

Автор зазначає, що на момент початку Кримської кризи в Повітряних силах Збройних Сил України були здатні до польотів (за оцінками західних експертів) 24 літаки МіГ-29, 35 – Су-24, 24 – Су-25 і 16 – Су-27; за російськими ж оцінками ці цифри ще менші. З початку квітня суттєво інтенсифікувалась бойова підготовка (тільки 4 квітня було виконано 160 навчальних польотів, наліт склав 148 годин). Автор зазначає заслуги волонтерів й олігархів у відновленні боєздатності авіації (зокрема вказує, що компанія «Днепр-Авіа» І. Коломойського надала паливо для вертольотів армійської авіації. Основна частина статті присвячена характеристиці участі військової авіації у конфлікті за видами і родами. Аналіз розпочинається з армійської авіації. Вказано, що в березні її частини забезпечували посилення охорони кордону. 15 квітня, з початком активної фази АТО, армійська авіація діє у Донбасі. Головною базою став відбитий у НЗФ 15 квітня аеродром у Краматорську, також обладнано польові аеродроми в районах Артемівська й Маріуполя (для дій, відповідно, на північному і південному флангах). 26 квітня армійська авіація зазнала першої втрати (вертоліт Мі-8 був знищений РПГ на аеродромі Краматорськ). 2 травня на горі Карачун (поблизу Слов'янська) було висаджено десант з вертольотів Мі-8, які прикривались Мі-24. При цьому два Мі-24 були збиті ПЗРК, п'ять членів екіпажів загинули, один потрапив до полону. Вогнем зі стрілецької зброї було пошкоджено Мі-8 (потім евакуйований). 5 травня вогнем стрілецької зброї було підбито Мі-24, який приземлився на болоті. Екіпаж його евакуйований вертольотом Мі-8, а підбитий Мі-24 довелось знищити ракетами з Су-25. Аналізуючи причини високих втрат армійської авіації, автор зазначає серед них брак розвідувальної інформації,

недооцінку сил сепаратистів, нехтування вимогами безпеки (польоти на малій висоті і невисокій швидкості). Автор посилається на слова генерала Володимира Пастухова, ветерана афганської війни: «досвід Афганістану не став у пригоді, бо там не було проблеми «живого щита» з цивільного населення; досвід африканських миротворчих місій теж малоприматний, бо там противник не мав ПЗРК. Найбільша проблема – недостатня розвідка й дії над урбанізованим тереном, що ускладнює локалізацію й ідентифікацію цілей» [18, s. 55].

26 травня було висаджено вертолітний десант в Донецький аеропорт. М. Гавенда вказує, що подробиці цієї операції мало відомі. У ній було задіяні принаймні чотири Мі-8 і три Мі-24 під прикриттям винищувачів МіГ-29. 29 травня на горі Карачун було знищено Мі-8 авіації Національної гвардії (серед загиблих був і генерал Кульчицький). 3-4 червня в ході боїв під Слов'янськом було уражено три Мі-24, з них безповоротна втрата, на думку М. Гавенди, тільки одна. До кінця червня було втрачено ще два Мі-8 (один з авіації Державної служби з надзвичайних ситуацій, другий з армійської авіації [18, s. 56]. В липні армійська авіація втрат не зазнала, але інтенсивність її використання невідома. 7 серпня в районі Савур-Могили збито Мі-8, який мав евакуювати поранених. 18–20 серпня відбувались інтенсивні бої на південному фланзі (сектор «Д»). 18 і 19 серпня біля Савур-Могили за повідомленнями сепаратистів збито два Мі-8, однак українська сторона втрат не підтверджує. 20 серпня в Луганській області було збито Мі-24ВП з 7-го полку армійської авіації [18, s. 57].

Говорячи про застосування розвідувальної авіації, М. Гавенда зазначає, що на початковому етапі АТО використовувався літак Ан-30Б. Його було пошкоджено над Слов'янськом 22 квітня, однак вже 2 травня він координував пошуково-рятувальну операцію в районі г. Карачун. 6 червня Ан-30Б був збитий [18, s. 57]. Про дії літаків-розвідників Су-24МР, як зазначає автор, інформації мало. Зафіксовано польоти в районі АТО принаймні двох таких літаків, найбільш інтенсивні – на рубежі липня-серпня. Використовувались також ДКЛА Ту-143. Один такий літальний апарат втрачено 1 серпня в районі м. Шахтарськ [18, s. 58].

Характеризуючи дії транспортної авіації, М. Гавенда вказує, що літаки Іл-76 з березня використовувались для перевезення вантажів і людей в зоні АТО. Вони літали в Маріуполь, Донецьк, Луганськ (наприклад, 31 травня в Донецький аеропорт прибули чотири Іл-76, які швидко розвантажили, 5 червня в Луганську приземлились принаймні два Іл-76 з особовим складом). Іл-76 перевозили не тільки техніку ВДВ, але й вантажівки і БМП. Автор зазначає певну парадоксальність ситуації: з одного боку, українське командування вислало великі транспортні літаки на аеродроми в безпосередній близькості від позицій сепаратистів, з іншого – ті до певного часу не намагались їх знищити. Однак 14 червня було збито Іл-76 над Луганськом (49 загиблих), після чого польоти таких літаків безпосередньо в райони боїв припинились. Основний тягар тепер ліг на легкі машини, але й серед них втрат уникнути не вдалось. 14 липня було збито Ан-26, який скидав контейнери з вантажем для оточених під Ізварино [18, s. 58].

Розглядаючи винищувальну авіацію, автор зазначає, що на рубежі лютого і березня активізувалось бойове патрулювання Су-27. 31 липня введено в стрій перший відремонтований МіГ-29 204-ї БрТА (повернутий з Криму). МіГ-29 з початку квітня виконували польоти в зоні АТО. Найактивніше діяла група, виділена зі складу 114-ї БрТА і передислокована з Івано-Франківська у Дніпропетровськ. У серпні вона зазнала втрат: 7 серпня збито один МіГ-29, 17-го – ще один (після удару по наземних цілях) [18, s. 60].

Перші польоти в зоні АТО штурмової авіації, на думку М. Гавенди, відбувались 15 квітня. Спочатку вони мали характер демонстрації сили (без реального застосування зброї). Перше бойове застосування було зафіксовано 26 травня, під час боїв за Донецький аеропорт. 2 червня відбулась невдала атака Су-25 на будинок облдержадміністрації в Луганську (із застосуванням некерованих ракет С-8). 2 липня було втрачено першого штурмовика, який розбився при заході на посадку в Дніпропетровську через технічну несправність. 14 липня сепаратисти заявили, що збили Су-25 над Горлівкою, але українська сторона цю інформацію спростувала. 16 липня поблизу Амвросіївки був збитий Су-25М1

(ракетою, випущеною з російського боку, можливо з винищувача МіГ-29). 23 липня чотири Су-25 діяли в районі Савур-Могили. Два з них, незважаючи на застосування протиракетного маневру та відстріл інфрачервоних пасток, були збиті ПЗРК, пілоти катапультиувались [18, s. 61]. 29 серпня було збито Су-25М1, пілот врятувався. Сепаратисти ж стверджують, що у той день збили аж 4 Су-25.

Перша достовірна інформація про бойове застосування Су-24М, за даними М. Гавенди, належить до 1 липня 2014 р. У той день один із бомбардувальників був обстріляний чотирма ракетами, одна з яких влучила, вивівши з ладу двигун. На одному двигуні літак пролетів 300 км, благополучно повернувшись на базу. 20 серпня було збито Су-24М в Луганській обл. Автор зазначає, що інформація про застосування керованих засобів ураження відсутня. Це веде до збільшення вразливості від засобів ППО, оскільки прицільне обладнання Су-24М оптимізоване для застосування некерованої зброї з висот до 3500 м [18, s. 62].

Наприкінці статті М. Гавенда робить деякі узагальнення щодо тактики дій української авіації. Він підкреслює різницю в польотах вертольотів в Африці і на Донбасі: в Африці літали не нижче 30 м, на Донбасі – 5–10 м, в екстремальних умовах знижуючись навіть до 3 м. Мі-8 при виконанні транспортних завдань часто діють паром – поки один розвантажується, другий лишається в повітрі, ведучи спостереження. При польотах на г. Карачун з'являється практика брати на борт Мі-8 бортстрільців – вони не тільки прикривали вогнем, але й, ведучи спостереження, підвищували ситуаційну обізнаність екіпажів. Це призводило і до негативних наслідків – 13 червня внаслідок обстрілу з землі загинув один із борттехніків, що виконував функції бортстрільця [18, s. 62]. Польоти на надмалих висотах практикували навіть екіпажі Су-24М.

Автор зазначає застосування українською авіацією тільки некерованих засобів ураження – реактивних снарядів та бомб. Інтенсивність бойового застосування дуже різнилась в різні періоди. Наприклад 11 липня було здійснено 16 літаковильотів (2 бомбардувальної авіації, 8 штурмової, 1 винищувальної, 3 транспортної, 2 ретрансляторів); 13 липня – 16 літаковильотів (з них 7 винищувачів, 5–7 для ударів

по наземних цілях, 1–3 розвідувальних, 1 ретранслятор); 16 липня – 29 вильотів (12 літаків, 17 вертольотів). Інтенсифікація бойових дій у серпні призвела до розширення застосування бомбардувальників Су-24М і штурмовиків Су-25, а з 5 серпня – до залучення винищувачів МіГ-29 для ударів по наземних цілях. З огляду на невелику кількість залучених МіГ-29, у деякі дні кожен з них виконував до трьох бойових вильотів. В контексті безперешкодного пересування ворожих механізованих колон гостро поставало питання ефективності ударів авіації по наземних цілях. Дії утруднювались посиленням ППО сепаратистів і слабкістю власної розвідки [18, s. 63].

У висновках М. Гавенда зазначає, що до вересня 2014 р. (до підписання мінських угод) українська авіація суттєво впливала на асиметризацію конфлікту. Сепаратисти, не маючи власної авіації, могли протиставити цьому тільки посилення ППО. Втрати авіатехніки були достатньо високі, але в їх тіні залишаються безперечні успіхи авіації – поставання, евакуація, підтримка власних наземних військ та ін. Без участі авіації неможливим було б таке тривале утримування Донецького й Луганського аеропортів [18, s. 63].

Таким чином, на підставі проведеного аналізу можна стверджувати, що події, які розгортались в Україні у 2014 р. (Кримська криза та збройний конфлікт у Донецькій і Луганській областях) викликали значне пожвавлення інтересу до проблем української військової авіації серед зарубіжних фахових часописів. У цих виданнях з'являється низка публікацій, якість та інформативність яких є досить різною. Навесні та влітку 2014 р. домінують матеріали двох видів: короткі хроніки подій у Криму та зоні АТО, а також оглядові статті про стан Повітряних сил Збройних Сил України, їх окремих родів та інших авіаційних формувань (передусім – армійської авіації). Восени з'являються більш ґрунтовні аналітичні статті про застосування української авіації в АТО. Вказані матеріали у майбутньому мають скласти один із компонентів історіографічної бази для досліджень, присвячених участі авіації в АТО.

З огляду на обмежений обсяг статті, ми зупинились на аналізі лише деяких публікацій з вказаної тематики. Надалі

слід розширити коло досліджуваних видань (у тому числі й за рахунок російських часописів), а також хронологічні рамки – оскільки ціла низка цікавих матеріалів уже вийшла друком в 2015 р.

1. *Golz A.* Ukrainian wargames // *Combat Aircraft Monthly.* – 2014. – Nr. 1. – Pp. 72–73.
2. *Zagdański Sebastian.* Ukraińskie śmigłowcy armijne // *Lotnictwo.* – 2014. – Nr. 1. – S. 70–75.
3. Crisis in Crimea // *Air Forces Monthly.* – 2014. – Nr. 4. – P. 5.
4. Russian forces take over Ukraine air base in Crimea // *Air Forces Monthly.* – 2014. – Nr. 5. – P. 5.
5. *Büttner S., Roegies P.* Crisis in Crimea // *Combat Aircraft Monthly.* – 2014. – Nr. 5. – Pp. 66–71.
6. *Voukadinov I.* Crisis on the Crimean Peninsula // *Air Forces Monthly.* – 2014. – Nr. 5. – Pp. 85–87.
7. *Taghavee B.* Be'lbek. Ukraine's last Crimean fighter base // *Air Forces Monthly.* – 2014. – Nr. 5. – Pp. 91–94.
8. *Trendafilovski V.* Ukraine's Army Aviation: Caught in the crossfire // *Air Forces Monthly.* – 2014. – Nr. 5. – Pp. 88–90.
9. *Wilson S.* Before the revolution Ukraine's Air Force // *Air Forces Monthly.* – 2014. – Nr. 5. – Pp. 78–84.
10. *Taghavee B.* Ukraine's Defenders. MiG-29s of the Ukrainian Air Force // *Combat Aircraft Monthly.* – 2014. – Nr. 5. – Pp. 72–77.
11. *Zagdański Sebastian.* Ukraińskie siły powietrzne // *Lotnictwo.* – 2014. – Nr. 5. – S. 38–49.
12. *Trendafilovski V.* Ukraine crisisreport // *Air Forces Monthly.* – 2014. – Nr. 6. – Pp. 4–5.
13. Latest developments in Ukraine // *Air Forces Monthly.* – 2014. – Nr. 7. – P. 5.
14. *Trendafilovski V.* Ukraine's tank busters // *Air Forces Monthly.* – 2014. – Nr. 7. – Pp. 96–100.
15. Ukraińskie straty w walkach na wscodzie kraju // *Lotnictwo.* – 2014. – Nr. 7. – S. 8.
16. Latest developments in Ukraine // *Air Forces Monthly.* – 2014. – Nr. 9. – P. 5.
17. *Taghavee Babak* Heavyweights // *Combat Aircraft Monthly.* – 2014. – Nr. 9. – Pp. 64–67.
18. *Gawęda Marcin.* Ukraińskie lotnictwo w wojnie o Donbas // *Lotnictwo.* – 2014. – Nr. 11. – S. 54–63.

Надійшла до редколегії 10.08.2015 р.

Рецензент: *О.Й. Дем'янюк*, доктор історичних наук, професор, професор кафедри соціально-гуманітарних наук та суспільних відносин Луцького інституту розвитку людини університету «Україна», м. Луцьк.

Харук А.И.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ОСВЕЩЕНИЯ В ЗАРУБЕЖНОЙ ПЕРИОДИКЕ УЧАСТИЯ УКРАИНСКОЙ АВИАЦИИ В ANTI-TERRORИСТИЧЕСКОЙ ОПЕРАЦИИ НА ВОСТОКЕ УКРАИНЫ (ПО ПУБЛИКАЦИЯМ 2014 г.)

В статье рассмотрено освещение в зарубежных журналах авиационной направленности участия украинской военной авиации в Антитеррористической операции. Проанализированы публикации 2014 г. в журналах «CombatAircraftMonthly», «AirForcesMonthly» и «Lotnictwo». Отмечено, что весной и летом 2014 г. в этих изданиях доминируют статьи обзорного и хроникального характера, а осенью появляются более глубокие аналитические материалы. Показана целесообразность использования указанных статей в дальнейших исследованиях.

Ключевые слова: Антитеррористическая операция (АТО), военная авиация, Воздушные силы, армейская авиация, Украина.

Kharuk A.

SOME ASPECTS OF COVERAGE IN FOREIGN PERIODICALS PARTICIPATION OF UKRAINIAN AVIATION IN ANTITERRORIST OPERATION (ON PUBLICATIONS 2014)

In the article is described the coverage in foreign aviation magazines of Ukrainian aviation's participation in operations against terrorism. There are analyzed publications in 2014 in the journal «Combat Aircraft Monthly», «Air Forces Monthly» and «Lotnictwo». It is noted that in the spring and summer of 2014 in these publications is dominated by article review and newsreel character, and deeper analyzed articles were made during autumn period. There are shown expediency of use of the articles in further studies.

Key words: antiterrorist operation (ATO), military aviation, Air Force, army aviation, Ukraine.