

РОЗВИТОК АРМІЙСЬКОЇ АВІАЦІЇ В ІТАЛІЇ НАПРИКІНЦІ ХХ – НА ПОЧАТКУ ХХІ СТ.

Стаття присвячена аналізу еволюції армійської авіації Італії останнього десятиліття ХХ ст. на початку ХХІ ст. З точки зору організаційної структури у досліджуваній період відбувався поступовий перехід від децентралізованої до централізованої організації зі скороченням кількості дрібних підрозділів і зведенням їх у полки. Загальновійськові частини і з'єднання при цьому позбулись своїх авіаційних компонентів. Це дозволило оптимізувати використання армійської авіації за умов суттєвого скорочення її чисельності. До основних зрушень в технічному аспекті слід віднести три досягнення: 1) взяття на озброєння ударного гелікоптера А-129 «Мангуста», що означало появу такого класу техніки в армійській авіації Італії; 2) часткову заміну застарілих багатопільових гелікоптерів новими УН-90А; 3) заміну важких транспортних гелікоптерів СН-47С новими ІСН-47F. При цьому навіть з урахуванням цих поставок частка сучасної техніки в гелікоптерному парку армійської авіації станом на 2021 р. становила лише трохи більше половини. У досліджуваній період армійська авіація Сухопутних військ Італії брала активну участь у миротворчих і бойових операціях за межами країни. Проведення їх мало свою специфіку в різні часові проміжки. Для 90-х років ХХ ст. характерними були відносно нетривалі операції (наприклад, у Сомалі). Деякі з них характеризувались залученням достатньо значних сил (операція «Альба Нео» в Албанії). У ХХІ ст. армійська авіація була ангажована у дві тривалі операції (в Іраку та Афганістані), які, до того ж, проводились в складних природно-кліматичних умовах.

Ключові слова: армійська авіація, гелікоптер, Італія, миротворчі операції, сухопутні війська.

Постановка проблеми та її актуальність. Армійська авіація (авіація сухопутних військ) є важливою складовою збройних сил низки країн НАТО, у тому числі й Італії. Так само, як і збройні сили в цілому, цей рід ЗС мусив адаптуватись до нових умов, викликаних завершенням холодної війни. Вивчення особливостей

Куцька Олеся Миколаївна, доктор історичних наук, професор, начальник кафедри воєнної історії, Національна академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

Лозинський Петро Ігорович, кандидат історичних наук, доцент кафедри іноземних мов та військового перекладу, Національна академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

© Куцька О.М., Лозинський П.І., 2024.

цієї адаптації становлять значний інтерес з військово-історичної точки зору, оскільки дозволяє оцінити вплив нових чинників (політичних, військово-стратегічних, економічних) на розвиток високотехнологічного роду ЗС.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Питання адаптації армійської авіації (АА) країн НАТО до нових умов після завершення холодної війни у вітчизняній історіографії досі знайшли мінімальне відображення. Можна відзначити лише роботи В. Мельника, присвячені армійській авіації США (Мельник, 2023) та Польщі (Мельник, 2022). У статті А. Харука розглянуто питання розвитку армійської авіації Італії в зазначений період, але лише під кутом історії створення і служби одного типу гелікоптера (Харук, 2016). Зарубіжна історіографія проблеми дещо ширша. У ній можна виділити роботи, присвячені загальним питанням організації АА Італії (Wróbel, 2015; Fiszler & Gruszczyński, 2021), окремим її частинам (Coenders, van Sonsbeek & Roman, 2018), бойовому застосуванню АА (Davegio, 2013), а також розвиткові окремих типів гелікоптерів (Rusiecki, 2015; Po, 2022).

Мета та завдання дослідження. У нашій роботі ми маємо за мету дослідити розвиток армійської авіації Італії після завершення холодної війни в організаційному і технічному відношенні, а також розглянути особливості бойового застосування АА Італії наприкінці ХХ – на початку ХХІ ст.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перші авіаційні підрозділи – авіаційні загони артилерії – з'явилися у Сухопутних військах Італії в 1951 р. Для них зі США надійшло понад 300 легких одномоторних літаків L-18 і L-21 (La storia...). З 1956 р. надходили перші гелікоптери – легкі спостережні Bell-47, які виготовлялись за американською ліцензією фірмою «Агуста» під позначенням АВ-47. Відтоді ця фірма стала практично монополістом у постачанні гелікоптерів для АА Італії – спочатку моделей, які випускались за американськими ліцензіями, а згодом – власної або спільної розробки. До кінця 1980-х рр. «Агуста» поставила АА Італії крім 70 гелікоптерів АВ-47, 48 машин АВ-204, понад 100 АВ-205, 150 АВ-206, 14 АВ-212 і 24 АВ-412 – все це були багатоцільові гелікоптери, ліцензійні варіанти моделей Bell-204, 205, 206, 212 і 412. Крім того, за ліцензією фірми Boeing випускались важкі транспортні гелікоптери СН-47С/С+ (40 екземплярів). Власними силами був спроектований і випускався багатоцільовий

гелікоптер А-109 (для АА придбано близько 30) (*Wróbel, 2015:61–64*). Гелікоптери АВ-47, АВ-206, А-109 використовувались для розвідки і зв'язку, АВ-204, АВ-205, АВ-212 і АВ-412 – для висадки тактичних десантів (спільно з СН-47С), евакуації поранених, пошуково-рятувальних операцій тощо. З 1975 р. на озброєння АА надійшло 80 легких літаків розвідки і зв'язку SM-1019.

В організаційному плані АА Італії практично увесь період холодної війни лишалась децентралізованою – її окремі загони, а пізніше групи підпорядковувались бригадам, дивізіям та армійським корпусам. Центральний керівний орган АА – Інспекторат легкої авіації Сухопутних військ – був утворений лише в січні 1959 р. (*La storia...*). Станом на 1985 р. АА Італії мала чотири полки і 11 окремих груп. З них безпосередньо Інспекторату підпорядковувався лише один полк і одна група. Ще три полки підпорядковувались армійським корпусам, а групи – чотирьом дивізіям і одній бригаді, а також п'яти територіальним військовим командуванням (*Wróbel, 2015:65*).

Аналізуючи стан гелікоптерного парку АА Італії в другій половині 1980-х рр., слід відзначити два основні недоліки: 1) брак гелікоптерів вогневої підтримки; 2) моральна застарілість більшості багатоцільових гелікоптерів (АВ-204 і АВ-205). На усунення цих недоліків були спрямовані дві великі програми розробки нових гелікоптерів. Обидві вони були започатковані ще в роки холодної війни, але дали результати вже після її завершення.

Створення гелікоптера вогневої підтримки в Італії реалізували власними силами, щоправда з використанням низки ключових елементів закордонного походження (американський протитанковий ракетний комплекс TOW, шведська система управління вогнем HeliTow, британські двигуни Gem). Сам процес виявився дуже тривалим. Назвемо лише його основні етапи. Перші офіційні вимоги до нового гелікоптера генеральний штаб ЗС Італії підготував у 1972 р., скерувавши їх фірмі «Агуста» без оголошення конкурсу – було зрозуміло, що лише ця фірма є спроможною спроектувати таку машину. У 1978 р. підготували уточнені вимоги, в листопаді 1982 р. був готовий остаточний проект, а у вересні 1983-го почались льотні випробування першого прототипу гелікоптера А-129 «Мангуст». Випробування, в яких взяли участь чотири прототипи, тривали до 1990 р. (*Rusiecki, 2015:52–54*).

Потреби АА Італії спочатку визначались у 60 гелікоптерів А-129, але через скорочення військових витрат після завершення

холодної війни у 1990-1996 рр. було поставлено тільки 45. У 1999 р. замовили додаткову партію (15 екземплярів) модернізованого варіанта А-129СВТ (розширений арсенал озброєння, новіші головний редуктор, несучий і рульовий гвинти), а у 2002 – 2008 рр. до цього стандарту модернізували 42 раніше випущені гелікоптери (*Харук, 2016:35–39*).

Другою програмою стало створення багатоцільового гелікоптера середнього класу. Реалізовувалась вона в рамках міжнародного консорціуму NHIndustries, утвореного фірмами «Юрокоптер Франс», «Юрокоптер Дойчланд», «Агуста» і «Фоккер» (Нідерланди), утвореного в серпні 1992 р. (*Ро, 2022:45*). Цьому передувала досить тривала передісторія. Перша редакція вимог до гелікоптера NH 90 була підготовлена ще 1984 р., але узгодження вимог між учасниками проєкту затягнулось на вісім років і призвело до виходу у 1987 р. зі складу учасників Великої Британії (*Geissinger & Traldi, 1997:160–163*).

Гелікоптер NH 90 проєктувався у двох варіантах – транспортному ТТН (для ВПС і армійської авіації) і морському палубному NFH (для авіації ВМС). В конструкцію заклали цілу низку технічних нововведень – електродистанційну систему управління (NH 90 став першим серійним гелікоптером, обладнаним такою системою), відкриту архітектуру бортової електроніки, фюзеляж, майже повністю виготовлений з композитних матеріалів. П'ять прототипів NH 90 вийшли на випробування у 1995 – 1999 рр., серійний випуск почався тільки у 2004 р. через проблеми з доопрацюванням електродистанційної системи управління (*Rusiecki, 2006:29–31*).

На момент створення консорціуму NHIndustries для АА Італії планувалось придбати 150 гелікоптерів ТТН. У 2000 р. було замовлено 60 гелікоптерів, які в ЗС Італії отримали позначення УН-90А. Перший екземпляр був готовий в 2004 р., але замовнику його передали тільки наприкінці 2007 р. Спочатку гелікоптери постачались в неповній комплектації, і тільки з 2013 р. (з 22-го екземпляра) надходили у повній комплектації. Замовлення повністю виконали до 2020 р., але на цьому все й закінчилось – нові контракти на УН-90А для АА Італії не укладались (*Ро, 2022:46-47*). Впровадження УН-90А у війська проходило досить повільно. Перші гелікоптери цього типу передали в стройову частину (7-й полк АА) тільки у 2011 р. – через сім років після випуску з заводу і чотири роки після передачі замовнику. За свідченням самих

італійських військових, три роки (2008 – 2010 рр.) зайняло опрацювання процедур та інструкцій з експлуатації і бойового застосування. Завдяки наявності на УН-90А електродистанційної системи управління ця машина суттєво відрізняється від усіх попередників в пілотуванні, а наявність комп'ютера місії (mission computer) призвела до так само радикальних відмінностей в плануванні вильотів (Daverio, 2013:53).

Ще однією програмою, реалізованою в XXI столітті, стала закупівля важких транспортних гелікоптерів ІСН-47F для заміни СН-47С. СВ Італії у 2009 р. замовили 16 машин, виготовлення яких за американською ліцензією налагодила фірма «Агуста». Перші два ІСН-47F передали АА Італії в жовтні 2014 р.

Процес закупівлі і впровадження на озброєння гелікоптерів нових типів проходив паралельно з процесом реорганізації армійської авіації. В другій половині 1990-х рр. відбулось укрупнення частин АА – деякі групи були розформовані, інші ж – зведені в полки. На додачу до існуючих 1-го, 3-го, 4-го і 5-го полків АА, у 1996 р. утворили 2-й і 7-й полки. У 1998 р. Розформували 3-й полк АА, а 7-й полк 1 січня 1999 р. увійшов до складу аеромобільної бригади «Фріулі». При цьому структура армійської авіації зберігала риси децентралізованості: у 1999 р. 1-й і 5-й полки АА підпорядковувались Командуванню підтримки СВ, 4-й – Командуванню альпійських військ, 7-й (в складі бригади «Фріулі») – Командуванню передових сил, 2-й – Оперативним силам оборони. Підрозділи забезпечення АА входили до складу Командування логістики. Упродовж кількох наступних років були проведені нові організаційні заходи, завдяки яким кількість структур, яким підпорядковувались частини армійської авіації, скоротилась з трьох до двох: у 2000 р. 5-й полк АА передали до складу бригади «Фріулі», а у 2006 р. утворили Бригаду армійської авіації, яка об'єднала 1-й, 2-й і 4-й полки АА (Wróbel, 2015:66-67).

Усі гелікоптери А-129 і переважно більшість УН-90А зосередили в складі 5-го і 7-го полків АА бригади «Фріулі». Вони мали мішаний склад, включаючи по одній групі бойових і одній – багатоцільових гелікоптерів (Coenders, van Sonsbeek & Roman, 2018:71-72). У 2014 р. зі складу 1-го полку АА виокремили 26-ту групу, яка забезпечувала підтримку підрозділів спеціального призначення. На її основі утворили 3-й полк АА, підпорядкований Командуванню спеціальних сил СВ Італії. Його озброїли невеликою кількістю гелікоптерів ІСН-47F, АВ-412 і УН-90А.

Станом на 2021 р. 1-й полк АА мав у своєму складі важкі транспортні гелікоптери ІСН-47F і кілька легких військово-транспортних літаків, а 2-й і 4-й були озброєні легкими багатоцільовими гелікоптерами – АВ-212 і АВ-412 в першому і АВ-205 в другому. Крім цього, в навчальному центрі АА експлуатувались машини АВ-205 і АВ-206 (*Fiszer & Gruszczyński, 2021:54–56*). Тобто, фактично, 2-й і 4-й полки АА, а також навчальний центр експлуатували морально і фізично застарілу техніку, виготовлену наприкінці 60-х – у 80-х рр. минулого століття. Інші ж чотири полки вдалось укомплектувати сучасною технікою. В організаційному відношенні кожен полк складався з двох авіаційних груп і підрозділів забезпечення. Виняток становив 3-й полк АА, який мав у своєму складі лише одну авіаційну групу.

Наприкінці 2021 р. армійська авіація Італії мала шість транспортних літаків (3 Do-228 і 3 P.180) і 190 гелікоптерів: 35 ударних А-129, 16 важких транспортних ІСН-47F та 139 багатоцільових (53 УН-90А, 29 АВ-205, 28 АВ-206, 13 АВ-212, 14 АВ-412 і 2 АW169) (*The Military Balance, 2022:119*). Чисельність авіаційного і гелікоптерного парку суттєво скоротилась порівняно з періодом холодної війни – у 1990 р. армійська авіація мала понад 350 гелікоптерів і понад 80 літаків (*Wróbel, 2015:64*). Водночас повного якісного оновлення досягти не вдалось – частка сучасних гелікоптерів (А-129, ІСН-47F, УН-90А і АW169) становила близько 56%.

Участь АА Італії в миротворчих і бойових операціях в досліджуваній період варто проілюструвати кількома прикладами. З січня 1993-го до березня 1994 р. зведена група АА (4 гелікоптери СН-47С, 6 АВ-205, 2 АВ-212 і 3 А-129) брала участь в операції ООН в Сомалі. У цій операції дебютували нові гелікоптери А-129. За результатами були зроблені відповідні висновки: 1) прицільне обладнання А-129 відповідає сучасним вимогам; 2) силова установка і бортове обладнання гелікоптерів продемонстрували високу надійність за умов спекотного клімату і високої запиленості повітря; 3) бойове застосування А-129 в миротворчих операціях обмежувалось через відсутність бортової гармати (*Харук, 2016:37-38*). Комплекс озброєння гелікоптера, створеного в часи холодної війни як спеціалізований протитанковий засіб, виявився мало пристосованим для миротворчих операцій. Це стало поштовхом до створення модернізованого варіанта А-129СВТ, до комплексу озброєння ввели 20-мм триствольну гармату на підфюзеляжній рухомій установці.

Дуже активною була АА Італії в операціях на Балканах. Це зумовлювалось географічною близькістю регіону і в деяких випадках дозволяло використовувати гелікоптери безпосередньо з італійських аеродромів. Прикладом цього є операція «Альба Нео», проведена в Албанії в 1997 р. Вона ж стала наймасовішою з точки зору кількості залучених гелікоптерів. У ній взяли участь дві зведені групи, одна з яких базувалась в Тірані (Албанія), інша – в Бріндізі (Італія). Загалом вони нараховували 34 гелікоптери – 19 А-129, 10 АВ-205, 2 АВ-412 і 3 СН-47С. А-129 під час операції «Альба Нео» здійснювали розвідку, супровід транспортних гелікоптерів, а також демонстрацію сили в районах, зайнятих озброєними формуваннями (*Rusiecki, 2015:56-57*).

У ХХІ столітті армійська авіація Італії взяла участь у двох протяжних у часі бойових операціях – в Іраку та Афганістані. Кожна з цих операцій вимагала систематичної ротації підрозділів, чому передувала ретельна підготовка. Водночас в бойових умовах апробувалась нова і модернізована техніка.

В Афганістані гелікоптери АА Італії діяли з 2003 р. Зростання обсягів завдань призвело до формування у 2005 р. оперативної групи «Фенікс», головною базою якої став Герат. Спочатку в її складі діяли багатоцільові гелікоптери (АВ-205, АВ-412). 3 листопада 2006 р. до них приєдналися важкі транспортні гелікоптери СН-47С, а з травня 2007 р. – ударні А-129СВТ. Чисельність останніх спочатку становила п'ять машин, а згодом була доведена до восьми (за іншими даними – десяти). Досвід бойового застосування в Афганістані показав достатньо високу ефективність озброєння А-129СВТ, причому з усіх його видів найчастіше застосовувалась бортова гармата. Одним з чинників, який зумовив таку ситуацію, були природно-кліматичні умови: у спекотному гірському кліматі потужність двигунів падала, що змушувало обмежувати до мінімуму бойове навантаження на зовнішніх вузлах підвіски (в багатьох випадках А-129СВТ вилітали на бойові завдання лише з двома протитанковими керованими ракетами ТОВ, хоча нормальне бойове навантаження гелікоптера становить вісім таких ракет). Гелікоптери показали достатньо високу стійкість до бойових ушкоджень, а також ремонтпридатність в польових умовах (*Харук, 2006:38-39*). На нашу думку, сприяла цьому і практична відсутність у противника сучасних зенітних засобів (наприклад, переносних зенітно-ракетних комплексів). Фіксувались лише ушкодження гелікоптерів

від вогню стрілецької зброї (калібрів 7,62 і 12,7 мм), наслідки яких порівняно легко усувались в польових умовах. Про обсяг і інтенсивність бойової роботи АА Італії в Афганістані свідчать цифри: до липня 2014 р. гелікоптери СН-47С перевезли 60 тис. осіб і 6600 тонн вантажів, а гелікоптери А-129СВТ до лютого 2015 р. налітали над Афганістаном 10500 годин (*Wróbel, 2015:69*).

Важливою подією став бойовий дебют гелікоптерів УН-90А – п'ять машин цього типу прибули до Афганістану в серпні 2012 р. Варто зазначити, що саме італійські гелікоптери першими з усіх машин родини NH 90 пройшли та були скеровані для участі в бойових операціях. На нашу думку, це рішення було до певної міри вимушеним – застарілі багатоцільові гелікоптери АВ-205 не могли з належною ефективністю функціонувати в складних природно-кліматичних умовах Афганістану. Поява в складі оперативної групи «Фенікс» гелікоптерів УН-90А не тільки дозволила суттєво підвищити ефективність традиційних завдань, які виконували багатоцільові машини (транспорткування особового складу і невеликих вантажів, аеромедична евакуація), але й розширити їхній спектр за рахунок вогневої підтримки (з використанням встановлених в дверях вантажної кабіни кулеметів) і виконання функцій повітряного командного пункту. Гелікоптери УН-90А виявилися дуже корисним для забезпечення дій підрозділів Сил спеціальних операцій. Їхня роль не зводилась лише до перекидання таких підрозділів до місця проведення операції. Завдяки добрій стабільності в польоті УН-90А використовувались як вогневі платформи для снайперів, а сучасне бортове обладнання робило їх придатними для виконання функцій передових авіаційних навідників (*Daverio, 2013:53–55*). Операції в Іраку та Афганістані призвели до деякого зміщення акцентів в способах застосування гелікоптерів А-129СВТ. Дедалі більше місце в їхній бойовій роботі займали не завдання вогневої підтримки, а озброєна розвідка і супровід транспортних (багатоцільових) гелікоптерів. Це відобразилось і на класифікації – з 2007 р. А-129СВТ віднесли до класу EES (*Elicottero do Esplorazione e Scorta* – «гелікоптер для розвідки і супроводу») (*Rusiecki, 2015:61*).

Висновки. В останньому десятилітті ХХ ст. і на початку ХХІ ст. армійська авіація Сухопутних військ Італії пройшла досить складну еволюцію в організаційному і технічному плані. Був реалізований перехід від децентралізованої до централізованої організації. Це призвело до скорочення загальної кількості

частин армійської авіації, виведення їх зі складу загальновійськових частин і з'єднань та зведенням у полки армійської авіації.

На озброєння армійської авіації надійшов ударний гелікоптер А-129 «Мангуст» – перший представник такого класу техніки в Італії. Застарілі багатоцільові гелікоптери були частково замінені новими УН-90А, відбулась і заміна важких транспортних гелікоптерів СН-47С новими ІСН-47Е. Однак навіть з урахуванням цих поставок частка сучасної техніки в гелікоптерному парку армійської авіації станом на 2021 р. становила лише трохи більше половини.

Армійська авіація Сухопутних військ Італії активно залучалась до миротворчих і бойових операцій за кордоном. Для 90-х років ХХ ст. характерними були відносно нетривалі місії (наприклад, у Сомалі). У ХХІ ст. армійська авіація була задіяна у двох довготривалих операціях (в Іраку та Афганістані), які, до того ж, проводились в складних природно-кліматичних умовах. В місіях за кордоном були випробувані в бойових умовах гелікоптери нових типів (А-129 – під час операції в Сомалі, УН-90А – в Афганістані). Накопичений досвід вплинув на зміни як в тактиці бойового застосування, так і в конструкції гелікоптерів (наприклад, встановленні бортової гармати на А-129).

Використані посилання

Мельник В.В. (2022). Авіація сухопутних військ Польщі у 1994 – 2021 рр.: еволюція організаційної структури та озброєння. *Військово-науковий вісник*. Вип. 38. С. 322–333.

Мельник В.В. (2023). Еволюція армійської авіації США після завершення холодної війни. *Військово-науковий вісник*. Вип. 39. С. 126–136.

Харук А. (2016). Противотанковый «Мангуст»: вертолет А129. *Авиация и время*. № 5. С. 33–40.

Coenders R., van Sonsbeek R. & Roman N. (2018). Mountain avengers. 5^o *Reggimento Aviazione dell'Esercito «Rigel»*. *Air Forces Monthly*. № 9. P. 70–73.

Daverio D. (2013). УН-90А в Афганістані. *Lotnictwo*. № 11. P. 52–55.

Fiszer J. & Gruszczyński J. (2021). *Lotnictwo wojskowe Włoch. Wojska Lądowe i Marynarka Wojenna*. *Lotnictwo Aviation International*. № 12. P. 52–61.

Geissinger O. & Traldi S. (1997). NH90 – the new all military services helicopter. *The Aeronautical Journal*. № 101(1004). P. 159–168.

La storia dell'AVES. URL: <http://www.anae.it/aviazione-esercito/la-storia> (дата звернення 10.01.2024).

Po E. (2022). NH-90, il punto su un programma di successo. *Rivista Italiana Difesa*. № 5. P. 18–33.

Rusiecki M. (2006). Śmigłowiec NH.90 – czas sukcesów. *Lotnictwo*. № 12. P. 28–32.

- Rusiecki M. (2015). Agusta Westland A129. *Lotnictwo*. № 2. P. 52–63.
 The Military Balance 2022. (2022). Abingdon: Routledge Journals. 528 p.
 Wróbel T. (2015). Gwiazdne lotnictwo. Włoskie lotnictwo wojsk lądowych.
Lotnictwo Aviation International. № 3. P. 60–69.

References

- Melnyk V.V. (2022). Aviation of the Polish ground forces in 1994 - 2021: evolution of the organizational structure and armament. *Military-scientific bulletin*. Vol. 38. P. 322–333. (ukr.).
- Melnyk V.V. (2023). The evolution of US military aviation after the end of the Cold War. *Military-scientific bulletin*. Vol. 39. P. 126–136. (ukr.).
- Kharuk A. (2016). Anti-tank "Mongoose": A129 helicopter. *Aviation and time*. No. 5. pp. 33–40. (rus.).
- Coenders R., van Sonsbeek R. & Roman N. (2018). Mountain avengers. 5° *Reggimento Aviazione dell'Esercito «Rigel»*. *Air Forces Monthly*. № 9. P. 70–73. (eng.).
- Daverio D. (2013). UH-90A w Afganistanie. *Lotnictwo*. № 11. P. 52–55. (pol.).
- Fiszer J. & Gruszczyński J. (2021). Lotnictwo wojskowe Włoch. *Wojska Lądowe i Marynarka Wojenna*. *Lotnictwo Aviation International*. № 12. P. 52–61. (pol.).
- Geissinger O. & Traldi S. (1997). NH90 – the new all military services helicopter. *The Aeronautical Journal*. № 101(1004). P. 159–168. (eng.).
- La storia dell'AVES. URL: <http://www.anae.it/aviazione-esercito/la-storia> (accessed 10.01.2024). (it.).
- Po E. (2022). NH-90, il punto su un programma di successo. *Rivista Italiana Difesa*. № 5. P. 18–33. (it.).
- Rusiecki M. (2006). Śmigłowiec NH.90 – czas sukcesów. *Lotnictwo*. № 12. P. 28–32. (pol.).
- Rusiecki M. (2015). Agusta Westland A129. *Lotnictwo*. № 2. P. 52–63. (pol.).
 The Military Balance 2022. (2022). Abingdon: Routledge Journals. 528 p. (eng.).
- Wróbel T. (2015). Gwiazdne lotnictwo. Włoskie lotnictwo wojsk lądowych.
Lotnictwo Aviation International. № 3. P. 60–69. (pol.).

Kutska O., Lozynskiy P.

THE DEVELOPMENT OF ARMY AVIATION IN ITALY AT THE END OF THE XX – BEGINNING OF THE XXI CENTURY

In the last decade of the XX century and at the beginning of the XXI century army aviation of the Italian Ground Forces has undergone a complex evolution in organizational and technical terms. From the point of view of the organizational structure, there is a gradual transition from a decentralized to a centralized organization with a reduction in the number of small units and their consolidation into regiments. At the same time, general military units and units got rid of their aviation components. This made it possible to optimize the use of army aviation under the conditions of a significant reduction in its number.

Three achievements should be attributed to the main destructions in the technical aspect: 1) introduction of the A-129 attack helicopter, which meant the appearance of this class of equipment in the Italian army aviation; 2) partial replacement of outdated multipurpose helicopters with new UH-90A; 3) replacement of CH-47C heavy transport helicopters with new ICH-47F. At the same time, even taking into account these deliveries, as of 2021, the share of modern equipment in the helicopter fleet of the Army Aviation was only slightly more than half.

In the studied period, the army aviation of the Italian Ground Forces took an active part in peacekeeping and combat operations outside the country. Carrying out their small specifics in different time intervals. Until the 90s of the XX century, completely short-term operations (for example, in Somalia) were typical. Some of them were characterized by the involvement of sufficiently significant forces (Operation «Alba Neo» in Albania). In the XXI century army aviation was engaged in two long operations (in Iraq and Afghanistan), which, moreover, were conducted in difficult natural and climatic conditions. This required the establishment of an effective system of rotation of aviation units and their logistical support.

Keywords: army aviation, helicopter, Italy, peacekeeping operations, ground forces.