

# МИХАИЛ ЗЕФИРОВ



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
ЭКСПОЗИЦИЯ

МИХАИЛ ЗЕФИРОВ

**АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ  
СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ**

**АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ  
СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ**

**ИТАЛИЯ**

**ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА**

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ

БИБЛИОТЕКА

АБЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ  
СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ

АБЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ  
СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ

ИТАЛИЯ



**ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА**

**МИХАИЛ ЗЕФИРОВ**

**АСЫ ВТОРОЙ  
МИРОВОЙ ВОЙНЫ  
СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ  
ИТАЛИЯ**

ИЗДАТЕЛЬСТВО  МОСКВА 2003

ТРАНЗИТКНИГА

УДК 355/359  
ББК 68.53  
З-47

Серия основана в 1998 году

*Серийное оформление А.А. Кудрявцева*

Подписано в печать 21.07.03. Формат 84x108 <sup>1</sup>/32.  
Усл. печ. л. 30,24. Тираж 5 000 экз. Зак. № 8085.

**Зефиров М.В.**

З-47 Асы Второй мировой войны: Союзники Люфтваффе: Италия / М.В. Зефиров. — М.: ООО «Издательство АСТ»; ООО «Транзит-книга», 2003. — 570, [6] с.: ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-019901-5 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 5-9578-0350-2 (ООО «Транзиткнига»)

Книга рассказывает о пилотах, служивших в ходе Второй мировой войны в составе Королевской итальянской авиации и в авиации Итальянской Социалистической Республики и участвовавших в боевых действиях вместе с немецкими Люфтваффе.

Предназначается для широкого круга читателей, как специалистов, так и любителей военной истории.

УДК 355/359  
ББК 68.53

© М.В. Зефиров, 2003  
© ООО «Издательство АСТ», 2003

## Оглавление

Реджиа Аэронаутика в 1923 — 36 гг. ....	6
Итальянский «Авиационный легион» в Испании .....	36
Пилоты итальянского «Авиационного легиона», награжденные посмертно Золотой медалью за военную доблесть .....	92
Итальянские пилоты, одержавшие победы в ходе гражданской войны в Испании .....	97
Реджиа Аэронаутика накануне Второй мировой войны ...	107
Реджиа Аэронаутика в ходе Второй мировой войны:	
Кампания в Западной Европе 1940 — 43 гг. ....	123
Реджиа Аэронаутика в боях над Англией осенью 1940 г. ...	128
Кампания на Балканах 1940 — 41 гг. ....	144
Кампания в Восточной Африке 1940 — 41 гг. ....	202
Реджиа Аэронаутика в боях над Мальтой 1940 — 42 гг. ...	244
Кампания на Восточном фронте 1941 — 43 гг. ....	292
Кампания в Северной Африке 1940 — 43 гг. ....	306
Оборона Сицилии и капитуляция Италии .....	371
Авиация Итальянской Социалистической Республики ....	394
Итальянские асы Второй мировой войны .....	453
Лучшие итальянские летчики-истребители периода Второй мировой войны	
Терезио Витторио Мартиноли .....	476
Франко Луччини .....	485
Леонардо Феррулли .....	493
Франко Бордони Бислери .....	496
Луиджи Горрини .....	504
Уго Драго .....	509
Марио Висиггини .....	518
Джорджо Солароли ди Бирона .....	525
Фернандо Мальвещи .....	529
Джулио Рейнер .....	533
Карло Маурцио Русполи ди Поджио Суаса .....	536

Эннио Тарантола .....	539
Джулио Торрези .....	544
Адриано Висконти .....	548
Вальтер Омиччиоли .....	554
Джузеппе Бирон .....	556
Фурио Никлот Доглио .....	558
Джан-Лино Баширотто .....	562
Джорджо Граффер .....	566

## Приложение

Воинские звания в Реджиа Аэронаутике и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе .....	568
Библиография .....	570

В конце 30-х годов XX века Италия, по мнению мировой общественности, обладала хорошо подготовленной и современной военной авиацией. По состоянию на июль 1939 г. итальянским пилотам принадлежали тридцать три мировых рекорда, в то время как Германия имела на своем счету только пятнадцать, Франция — двенадцать, США — одиннадцать, СССР — семь, Япония — три, Англия — два и Чехословакия — один. Однако, по словам генерала Франческо Приколо, занявшего 31 октября 1939 г. пост начальника Генерального штаба итальянской Королевской авиации, *«за блестящим фасадом не было никакого соответствующего и крепкого каркаса, а только лишь хрупкие леса»*.

Приколо знал, о чем говорил, — его предшественники так и не сумели сформировать целостной и четкой концепции развития итальянской авиации. На основе опыта гражданской войны в Испании был сделан принципиально неверный вывод о том, что маневренные бипланы по-прежнему являются лучшими истребителями. Был допущен целый ряд серьезных просчетов в области тактики воздушного боя и системе боевой подготовки пилотов.

Одновременно итальянская авиапромышленность, испытывавшая значительную нехватку сырья и материальных ресурсов, что, впрочем, было вызвано вполне объективными причинами, в техническом и технологическом отношении все больше и больше отставала от авиапромышленности Германии, Англии, США и Франции. Затем в ходе Второй мировой войны она оказалась неспособной наладить массовое производство современных истребителей-монопланов.

В результате, когда 10 июня 1940 г. Италия вступила в войну на стороне Третьего рейха, ее авиация оказалась неготовой к ведению длительных и крупномасштабных боевых действий.

Участие итальянской Королевской авиации во Второй мировой войне стало цепью сплошных разочарований и крушений несбывшихся надежд. На одной чаше весов были ошибки и просчеты ее командования, сделанные накануне войны, а на другой — личное мужество итальянских пилотов и их жизни...

## Реджиа Аэронаутика в 1923 — 36 гг.

24 января 1923 г. в Италии был учрежден комиссариат авиации (Commissariato per l'Aeronautica). 28 марта того же года король Виктор Эммануил III<sup>1</sup> своим декретом № 645 преобразовал корпус военной авиации Королевских вооруженных сил (Согро Aeronautico Militare del Regio Esercito) в Королевскую авиацию (Реджиа Аэронаутику — Regia Aeronautica). 4 ноября 1923 г. ее командующим (Comandante generale di Aeronautica) был назначен колонелло<sup>2</sup> Пьер Руджеро Пиччио (Pier Ruggero Piccio)<sup>3</sup>. Начав военную карьеру в пехоте, он получил лицензию пилота и в ходе Первой мировой вой-

---

<sup>1</sup> Родился 11.11.1869 г. в Неаполе и был единственным сыном короля Умберто I и королевы Маргариты, представителей Савойской династии. В 1887 г. он поступил на армейскую службу и в 1896 г. женился на княгине Елене Черногорской. После смерти отца он 29.07.1900 г. занял трон Италии под именем Виктора Эммануила III. Его правление отмечено войнами: с Турцией (1911 — 12), с Эфиопией (1935 — 36), с Албанией и Грецией (1939), участием в гражданской войне в Испании и, конечно, в Первой и Второй мировых войнах. В октябре 1922 г., после знаменитого марша на Рим, организованного сторонниками Муссолини, Виктор Эммануил III, стремясь избежать гражданской войны, поручил последнему формирование нового кабинета министров Италии. В 1924 г. он фактически легализовал в стране диктатуру Муссолини. Виктор Эммануил III поддерживал фашистов вплоть до 1943 г., но затем в силу военно-политической ситуации, складывавшейся не в пользу Италии, и угрозы массовых волнений в стране, изменил свою позицию. 25.07.1943 г. Муссолини был отстранен от власти и помещен под домашний арест. 08.09.1943 г. Италия капитулировала перед союзниками и вышла из войны, но 13.10.1943 г. снова вступила в нее уже на стороне антигитлеровской коалиции. Пытаясь сохранить монархию, Виктор Эммануил III 05.06.1944 г. назначил своего сына Умберто королевским наместником и передал ему все королевские функции. Однако это уже не смогло изменить ситуацию, и 09.05.1946 г. Виктор Эммануил III официально отрекся от престола и уехал из страны, а Италия в результате проведенного референдума 18.06.1946 г. была объявлена республикой. Умер Виктор Эммануил III 28.12.1947 г.

<sup>2</sup> Воинские звания в Реджиа Аэронаутике и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе см. в Приложении.

<sup>3</sup> Родился 27.09.1880 г. в Риме. 29.10.1898 г. он поступил в военное училище в г. Модена и 08.09.1900 г. в звании соттотененте был направлен в

ны одержал 24 победы, заняв третье место в списке итальянских асов того периода.

30 августа 1925 г. на основе комиссариата авиации было образовано самостоятельное Министерство авиации (Stato Maggiore dell' Aeronautica) и его главой стал не кто иной, как вождь итальянских фашистов Бенито Муссолини (Benito Mussolini). В мае 1923 г. он получил лицензию пилота частного самолета<sup>1</sup> и, вероятно, потому считал себя вполне подходящим для этой должности. Своим заместителем (Sottosegretario all'Aviazione) Муссолини назначил артиллерийского генерала Альберто Бондани (Alberto Bonzani).

Королевский военно-морской флот (Regia Marina) и королевская армия (Regia Armata) с большой настороженностью наблюдали за тем, как авиация становится самостоятельным родом войск, считая ее своим прямым конкурентом. Уже вскоре армейское и флотское командование поставили перед политическим руководством Италии

---

43-й пехотный полк. С ноября 1903 г. по февраль 1907 г. Пиччио в составе миссии министерства иностранных дел находился в Восточной Африке, а в марте 1907 г. — июле 1909 г. служил на Крите. С 14.11.1911 г. по 02.12.1912 г. командир артиллерийской батареи 37-го пехотного полка тененте Пиччио участвовал в боях в Ливии и был награжден Бронзовой медалью за военную доблесть (Medaglia di bronzo al Valor Militare). 31.03.1913 г. в звании капитано он был переведен в 19-й пехотный полк. В июле того же года Пиччио освоил моноплан «Ньюпор» и получил сначала лицензию пилота, а затем в октябре — лицензию военного летчика. После начала Первой мировой войны он перешел в корпус военной авиации и за боевые вылеты в мае — августе 1915 г. был награжден второй Бронзовой медалью за военную доблесть. Затем в авиашколе в г. Мальпенса (Malpensa), в 42 км северо-западнее Милана, Пиччини освоил бомбардировщик «Капрони-300» и возглавил 3° Squadr. Весной 1916 г. его послали в Париж для переподготовки на истребитель «Ньюпор», и в июне он стал командиром 77° Squadr. В октябре того же года Пиччини был награжден Серебряной медалью за военную доблесть. В январе 1917 г. он получил звание маджоре и в апреле возглавил 10° Gr., в которую входили 70° и 91° Squadr. В том же году Пиччини уже в звании тененте-колонелло был назначен инспектором истребительных эскадрилий. К лету 1918 г. на его счету были 24 победы и он был награжден Золотой и Серебряными медалями за военную доблесть. В 1921 — 23 гг. Пиччини служил в итальянской военной миссии в Париже.

<sup>1</sup> Затем в 1933 г. Муссолини получил и лицензию военного летчика.

вопрос о том, чтобы авиация развивалась не за счет ущемления интересов флота и армии. В результате эта проблема, как и большинство других проблем, возникавших в фашистской Италии, была решена путем компромисса.

Специальный закон от 4 мая 1925 г. установил, что Реджиа Аэронаутика состоит из четырех частей:

— собственно военно-воздушных сил (*Armata Aerea*) — 78 эскадрилий,

— морской авиации (*Aeronautica per la Marina*) — 35 эскадрилий,

— армейской авиации (*Aeronautica per l'Esercito*) — 57 эскадрилий,

— авиации охраны колоний (*Aviazione Presidio Coloniale*) — 12 эскадрилий.

Тем самым, с одной стороны, были удовлетворены амбиции командования флота и армии, формально получивших в свое распоряжение больше эскадрилий, чем военно-воздушные силы, но при этом, с другой стороны, министерство авиации сохраняло полный контроль над всеми эскадрильями.

Тогда же была окончательно сформирована организационная структура Реджиа Аэронаутики. Ее базовой единицей стало звено (*Sezione*), первоначально состоявшее из трех самолетов, но затем в середине 1941 г. его увеличили до четырех самолетов. В эскадрилью (*Squadriglia* — *Squadr.*), в зависимости от ее назначения, входили два — четыре звена: от семи до двенадцати самолетов. Три эскадрильи одномоторных самолетов или две эскадрильи самолетов, имевших два и более двигателей, образовывали авиагруппу (*Gruppo* — *Gr.*). Две авиагруппы составляли авиационный полк (*Stormo*), в состав которого могли входить до восьмидесяти самолетов. Два полка составляли авиабригаду (*Brigata Aerea*), а авиадивизия (*Divisione Aerea*) могла включать в себя два — три полка.

Эскадрильи или группы, не входившие соответственно в состав какой-либо группы или какого-либо полка или временно выведенные из них, получали статус автономных — *Squadriglia Autonomo* (*Squadr. Aut.*) и *Gruppo Autonomo* (*Gr. Aut.*). Помимо них, также существовали полуавтономные группы (*Gruppo Sciniautonomo*), формально входившие в состав полка, но фактически подчинявшиеся вышестоявшему командованию.

Обозначение эскадрильи, группы и полка состояло из их номера и наименования. Кроме того, к обозначению группы и (или) полка обычно добавлялось сокращенное наименование типа самолетов, имевшихся в их составе:

Сокращение	Тип самолета
A.S.	Aerosifuranti (торпедоносцы)
—	Assalto (штурмовики)
B.T.	Bombardamento Terrestre (бомбардировщики наземного базирования)
B.a.T.	Bombardamento a Tuffo (пикирующие бомбардировщики)
B.g.R.	Bombardamento a Grande Raggio (бомбардировщики дальнего действия)
B.M.	Bombardamento Marittimo (морские бомбардировщики)
B.N.	Bombardamento Notturno (ночные бомбардировщики)
C.M.	Caccia Marittimo (морские истребители)
C.T.	Caccia Terrestre (истребители наземного базирования)
O.A.	Osservazione Aerea (тактические самолеты-разведчики)
R.M.	Ricognizione Marittimo (морские самолеты-разведчики)
R.S.	Ricognizione Strategica (стратегические самолеты-разведчики)
T.	Transporto (транспортные самолеты)

Таким образом, например, 93° Squadr. обозначало 93-ю эскадрилью, 12° Gr. Assalto — 12-ю штурмовую группу, 7° Stormo B.T. — 7-й полк бомбардировщиков наземного базирования, а 73° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo C.T. — 73-ю эскадрилью 9-й группы 4-го истребительного полка.

Вся Италия была поделена на четыре территориальных воздушных зоны (Zone Aeree Territoriali — Z.A.T.). В каждой из них размещалось по одной воздушной эскадре (Squadra Aerea):

— в зону ответственности 1-й эскадры со штабом в Милане вошли северные провинции Италии: Лигурия, Эмилия-Романья,

Пьемонт, Валле-Д'Аоста, Ломбардия, Венеция, Трентино-Альте-Адидже и Фриули-Венеция-Джулия,

— 2-я эскадра со штабом в Палермо находилась на о. Сицилия,

— 3-я эскадра, чей штаб располагался в Риме, базировалась в провинциях Центральной Италии: Тоскане, Умбрии, Марке, Лацио, Аbruцци и Молизе,

— 4-я эскадра со штабом в г. Бари, расположенном на Адриатическом побережье, отвечала за южные провинции страны: Кампанию, Апулию, Базиликату и Калабрию.

В дополнение к ним на территориях, географически отдаленных от Италии, были созданы авиационные командования:

— на о. Сардиния — авиационное командование Сардинии (*Aeronautica della Sardegna*) со штабом в Кальяри (*agliari*),

— в Восточной Африке — авиационное командование Итальянской Восточной Африки (*Aeronautica dell' Africa Orientale Italiana* — *Aeronautica dell' AOI*), которое первоначально включало два сектора: северный со штабом в г. Асэб (*Assab*) в Эритрее и южный со штабом в г. Могадишо в Сомали,

— в Ливии<sup>1</sup> — авиационное командование Ливии (*Aeronautica della Libia*), которое в свою очередь делилось на два сектора: западный — со штабом в Триполи и восточный — со штабом в Бенгази,

— на островах архипелага Додеканес (*Dodekanes*)<sup>2</sup>, в Эгейском море — авиационное командование Эгейского моря (*Aeronautica dell' Egeo*) со штабом на аэродроме Марица (*Maritza*) на о. Родос.

В 1936 г., после оккупации Эфиопии, в составе авиационного командования Итальянской Восточной Африки был образован центральный сектор со штабом в Аддис-Абебе, а в 1939 г., после оккупации Албании, — авиационное командование Албании (*Aeronautica dell' Albania*).

---

<sup>1</sup> До 1911 г. Ливия принадлежала Турецкой империи, но 03.10.1911 г. там высадился 34-тысячный итальянский корпус генерала Карло Канева (*Carlo Caneva*), и в 1912 г. вся ее территория оказалась под контролем итальянцев.

<sup>2</sup> Расположен вдоль юго-западного побережья Турции и сейчас носит название Южные Спорады. До итало-турецкой войны, начавшейся в 1911 г., архипелаг принадлежал Турции, но в мае 1912 г. его оккупировали итальянские войска. В октябре 1912 г. Турция, подписав в Лозанне мирный договор с Италией, признала ее суверенитет как над архипелагом Додеканес, так и над Ливией. В 1947 г. острова были возвращены Греции.

Как правило, эскадра состояла из двух-трех авиадивизий или бригад: одной-двух бомбардировочных и одной истребительной. Состав авиационных командований колебался в широких пределах и мог включать в себя от нескольких отдельных авиагрупп до одной авиадивизии или бригады.

1 января 1926 г. была учреждена должность начальника Генерального штаба Реджиа Аэронаутики (*Capo di Stato Maggiore del Comando Generale della Regia Aeronautica*), которую занял Пьер Руджеро Пиччио, имевший уже генеральское звание<sup>1</sup>.

В ноябре того же года Муссолини вместо генерала Бонцани назначил своим заместителем 29-летнего Итало Бальбо (*Italo Balbo*)<sup>2</sup>. С этим назначением началась одна из самых ярких страниц в истории итальянской авиации. Талантливый организатор, имевший большое личное обаяние и мужество, Бальбо по своей популярности в партии и в стране соперничал с самим Муссолини.

---

<sup>1</sup> Пиччио занимал этот пост до 06.02.1927 г., когда его сменил генерал Армандо Армани (*Armando Armani*). В 1933 г. он был избран в парламент Италии и стал сенатором. Умер Пьер Руджеро Пиччио 30.07.1965 г. в Риме.

<sup>2</sup> Родился 06.06.1896 г. Студентом примкнул к движению в поддержку республики и начал писать статьи в местные газеты. Летом 1914 г. Бальбо знакомится с Муссолини и сотрудничает в его газете «Народ Италии». Вступив добровольцем в армию, он в звании соттененте в составе батальона альпийских стрелков участвовал в боях. В 1917 г. в Турине Бальбо прошел летную подготовку и вернулся на фронт уже в звании капитана. В ходе Первой мировой войны он был награжден двумя Серебряными и одной Бронзовой медалями за военные заслуги. В 1920 г. в университете Флоренции Бальбо получил диплом бакалавра экономики и общественных отношений. Приехав в начале 1921 г. в г. Феррара, Бальбо начал активно заниматься политикой и уже в том же году стал секретарем местной организации фашистской партии. Используя свой военный опыт, Бальбо формирует боевые отряды партии и затем в числе четырех человек (*Quadrumviri*) руководит маршем на Рим. В апреле 1923 г. Муссолини назначил его начальником добровольческой милиции национальной безопасности (*Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale*). В ноябре 1924 г. из-за несогласия с убийством одного из политических противников нового режима Бальбо оставил этот пост, что, однако, не означало конца его карьеры. В апреле 1925 г. он организовал газету «*Corriere Padano*», открыто полемизировавшую с властями, но и это не повредило Бальбо. Уже в ноябре того же года Муссолини назначил его заместителем министра национальной экономики, а спустя год — своим заместителем в министерстве авиации.



**Первый начальник Генерального штаба Реджиа Аэронаутики  
генерал Пьер Руджеро Пиччио**



**Смотр 4° Stormo С.Т., аэродром Авиано, август 1931 г.**

**Слева направо: командир 4° Stormo С.Т.  
тененте-колонелло Рауль Да Барберино (Raoul Da Barberino),  
сержанте-маджоре Марио Бандини (Mario Bandini),  
командир 10° Gr. 4° Stormo С.Т. маджоре Никола Спадаччино  
(Nicola Spadaccino), командующий 2° Z.A.T. генерал Опизци (Opizzi)**

Заняв пост заместителя министра авиации, Бальбо оказался в сложном положении. В 1926 г. итальянская авиапромышленность выпускала практически столько же самолетов, что и в 1915 г., а Бальбо не имел возможности добиться существенного увеличения ее финансирования. На нужды Реджиа Аэронаутики выделялась лишь седьмая часть военного бюджета Италии, в то время как флот и армия делили между собой все остальное. С 1927 г. по 1934 г. Бальбо ежегодно получал в распоряжение не более 770 млн лир, что в тот период соответствовало приблизительно 40 млн долларов. Тем не менее на эти средства ему удалось создать действительно независимую авиацию, увеличить и модернизировать ее состав. Скромное финансирование говорит о том, что авиация никогда не была любимым детищем фашистского режима Италии, что, однако, не мешало Муссолини активно использовать ее в пропаганде своей идеологии.

К одной из несомненных заслуг Бальбо относится создание базовой структуры итальянской гражданской авиации. Благодаря его усилиям, в апреле 1926 г. открылась первая регулярная авиалиния Турин — Триест. Если до конца 1926 г. итальянские гражданские самолеты перевезли четыре тысячи пассажиров, то в 1930 г. это число возросло уже в десять раз, и по этому показателю Италия стала третьей в Европе страной после Германии и Франции.

В 1934 г. были организованы сразу две гражданские авиакомпании: принадлежавшая государству компания «Ала Литториа» (Ala Littoria) имела 79 самолетов и 30 регулярных авиалиний, а компания «Итальянские авиалинии» (Avio Linee Italiane), созданная фирмой «Фиат», располагала двенадцатью самолетами, обслуживавшими четыре маршрута. Затем в декабре 1939 г. к ним добавилась компания «Трансконтинентальные итальянские воздушные линии» (Linee Aeree Transcontinentali Italiane — L.A.T.I.), чьи SM.83 сначала выполняли регулярные почтовые рейсы в Бразилию, а затем в июле 1941 г. начали летать и в Аргентину.

Мировую известность Бальбо, а вместе с ним и Реджиа Аэронаутика приобрели благодаря рекордным полетам и групповым дальним перелетам гидросамолетов. Между 1 апреля 1927 г. и 1 ноября 1939 г. итальянские летчики установили 110 различных рекордов, в т.ч. мировые рекорды абсолютной скорости и высоты, скорости полета по замкнутому маршруту и на дальние расстояния. Предпосылками для всех этих достижений стали соответствующая подго-

товка летного и наземного персонала, для чего Бальбо создал необходимые авиашколы и учебные центры. В 1927 г. в Монтечелио (Montecelio) им был учрежден специальный учебный и исследовательский центр. В 1928 г. на аэродроме около г. Дезенцано-дель-Гардо (Desenzano dell'Gardo), расположенном в 35 км западнее Вероны, на берегу оз. Лаго-ди-Гардо, была создана школа скоростных полетов, вскоре получившая всемирную известность. В 1933 г. Бальбо организовал на аэродроме Ортобелло (Ortobello), около Рима, высшую школу морской и гражданской авиации.

22 октября 1927 г. маджоре Марио Де Бернарди (Mario De Bernardi)<sup>1</sup> на гидросамолете Macchi M.52 развил скорость в 479,96 км/ч, установив свой первый абсолютный мировой рекорд скорости. Спустя неделю — 4 ноября — он на модернизированном Macchi M.52bis достиг скорости в 484,304 км/ч. 30 марта 1928 г. Де Бернарди развил на том же гидросамолете скорость в 512,69 км/ч.

---

<sup>1</sup> Родился 01.07.1893 г. в г. Веноса (Venosa), в 131 км восточнее Неаполя. В 1912 г. он добровольцем отправился на войну в Ливию и там впервые близко увидел самолет. Сразу после возвращения в Италию Де Бернарди поступил в авиашколу в г. Авиано (Aviano), в 74 км севернее Венеции. 15.01.1914 г. он получил лицензию пилота и в октябре того же года вступил в 1° Squadr., сформированную в Пьяченце. В апреле 1915 г. Де Бернарди поступил в военную школу в г. Модена, в 36 км северо-западнее Болоньи. В январе 1916 г. он получил звание соттененте, а в марте — лицензию военного летчика. После этого Де Бернарди участвовал в боях сначала в 15° Squadr., а затем в 91° Squadr., которой командовал лучший итальянский ас Первой мировой войны маджоре Франческо Баракка (Francesco Baracca). За отличия при защите Вероны от налетов австро-венгерских бомбардировщиков тененте Де Бернарди был награжден Бронзовой медалью за военную доблесть. В 1923 г. он получил звание капитано, а уже в 1924 г. — звание маджоре. Участвуя в многочисленных состязаниях по пилотажу и авиагонках, он быстро приобрел международную известность. В 1924 г. Де Бернарди установил мировой рекорд скорости полета по замкнутому маршруту длиной 500 км, развил на биплане CR.20 среднюю скорость 254 км/ч. В 1926 г. на специально подготовленном гидросамолете M.39 он участвовал в авиагонках на кубок Шнейдера, проходивших в г. Норфолк в США. Там Де Бернарди установил сразу несколько мировых рекордов скорости для гидросамолетов на различных дистанциях. Он несколько раз попадал в аварии и, выходя из них практически невредимым, получил прозвище «неуязвимого». В 1928 г. Де Бернарди было присвоено звание колонелло. В 1929 г. он выиграл международный чемпио-

Рекорд, установленный Де Бернарди, продержался три с половиной года. 29 сентября 1931 г. английский флайт-лейтенант<sup>1</sup> Джордж Стэйинфорт (George G. Stainforth) смог превзойти его на 142 км/ч, достигнув на гидросамолете Supermarine S6B «S1595» скорости 654,90 км/ч. Однако итальянцы не собирались уступать пальму первенства, и 10 апреля 1933 г. марешалло Франческо Анджелло (Francesco Angello) на самолете Macchi-Castoldi MC.72, специально построенном для участия в авиагонках на кубок Шнейдера<sup>2</sup>, развил скорость 682,078 км/ч. 23 октября 1934 г. Анджелло на том же MC.72 установил новый абсолютный мировой рекорд скорости 709,209 км/ч<sup>3</sup>.

---

нат по пилотажу, проходивший в Милане, а в 1931 г. — чемпионат в Кливленде в США. В июле 1933 г. Де Бернарди на самолете Ca.111 с пятью пассажирами на борту совершил беспосадочный перелет Рим — Москва. Затем он участвовал в создании первого итальянского реактивного самолета Caproni Campini CC.2. 28.08.1940 г. Де Бернарди совершил на нем первый полет, а 30.11.1941 г. перелетел на нем из Милана в 1-й испытательный центр итальянской авиации (1 Centro Sperimentale) на аэродроме Гуидония (Guidonia), в 21 км северо-восточнее Рима, показав среднюю скорость 217 км/ч. В ходе Второй мировой войны Де Бернарди разрабатывал радиоуправляемые торпеды большого радиуса действия. После войны он участвовал в различных авиационных проектах, в т. ч. в изучении типов крыла для полетов на сверхзвуковой скорости. Последним его проектом стало создание небольшого туристического самолета, который, однако, не был запущен в серийное производство из-за отсутствия финансирования. Де Бернарди занимался и общественно-политической деятельностью. Он дважды — в 1952 г. и в 1956 г. — от Общественного итальянского движения избирался в Риме коммунальным советником. 08.04.1959 г. Де Бернарди выполнял демонстрационный полет над римским аэродромом Делль-Урбе (dell'Urbe), когда у него случился инфаркт. Он смог посадить самолет, но сразу же после этого скончался. Правительство Италии посмертно наградило Марио Де Бернарди Золотой медалью за авиационную доблесть (Medaglia d'oro al Valor Aeronautico).

<sup>1</sup> Звание флайт-лейтенанта (Flight Lieutenant) в RAF соответствовало званию капитана в Реджии Аэронаутике.

<sup>2</sup> Первые состязания на «Кубок морской авиации Жака Шнейдера» прошли в Монако в апреле 1913 г.

<sup>3</sup> Он был превзойден лишь 30.03.1939 г., когда немецкий летчик-испытатель Ханс Дитерле (Hans Diterle) на самолете He-100V-8 развил скорость 746,45 км/ч. В то же время в подклассе С-2 (по классификации ФАИ) рекорд Анджелло продержался вплоть до 1988 г.

11 апреля 1934 г. маджоре Донати (R. Donati) на самолете Са.161 поднялся на высоту 14 433 м, установив абсолютный мировой рекорд высоты. В апреле и сентябре 1936 г. его дважды побили: сначала французы, а затем англичане. 8 мая 1937 г. тененте-колонелло Марио Пецци (Mario Pezzi)<sup>1</sup> на Са.161 достиг высоты 15 655 м, вернув рекорд Италии, но уже 30 июня того же года английский капитан Джордж Адам (George Adam) на специальном высотном самолете «Бристоль-138» (Bristol 138) поднялся на 16 440 м. Итальянцы не успокоились, и 22 октября 1938 г. Пецци на модернизированном Са.161 bis достиг 17 083 м. Установленный им рекорд и поныне остается абсолютным мировым рекордом высоты для поршневых самолетов<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Родился 09.11.1898 г. в г. Фоссано (Fossano), в 58 км южнее Турина. В октябре 1917 г. он вступил в 60-й пехотный полк и участвовал в боях. В феврале 1918 г. Пецци получил звание соттененте. В мае того же года он был направлен в школу летчиков-наблюдателей и затем в сентябре вошел в состав 134° Squadr. В 1920 г. Пецци уволился из армии, но уже в 1921 г. вернулся на службу. В январе 1926 г. он получил лицензию пилота и с 1927 г. служил в министерстве авиации, затем в 1930 — 31 гг. — в 3° Gr.Aut. и в 20° Stormo, а в 1933 г. был переведен на службу при итальянском кабинете министров. В июне 1934 г. Пецци был назначен командиром высотного испытательного подразделения (Reparto Alta Quota), базировавшегося на аэродроме Гуидония, а в 1936 г. возглавил находившийся там же 1-й испытательный центр. После двух абсолютных мировых рекордов высоты Пецци получил Золотую медаль за авиационную доблесть и звание колонелло. Затем он был направлен в Восточную Африку, где сначала занимал пост начальника аэродрома Дыре-Дауа (Dire Dawa), в 360 км восточнее Аддис-Абебы, а потом возглавил всю итальянскую авиацию в этом регионе. 19.05.1941 г. Пецци вместе с гарнизоном Амба-Алажи (Amba Alagi) сдался в плен к англичанам. После того как Италия в октябре 1943 г. перешла на сторону антигитлеровской коалиции, он вступил в Aeronautica Cobelligerante (см. ниже) и с декабря 1943 г. по февраль 1945 г. занимал должность командующего. В сентябре 1948 г. Пецци возглавил управление кадров ВВС Италии. С июня 1950 г. по февраль 1955 г. генерале-ди-скаудра Пецци занимал в итальянском кабинете министров пост генерального секретаря по делам авиации (Segretario Generale dell'Aeronautica). Умер Марио Пецци 26.08.1967 г. в Риме.

<sup>2</sup> 23.03.1948 г. ФАИ официально зарегистрировало новый абсолютный рекорд высоты в 18 119 м, установленный Джоном Каннингэмом (John Cunningham) уже на реактивном истребителе Де Хэвилленд «Вампир» DH.100 (De Havilland «Vampire»).

31 мая 1928 г. Артуро Феррарин (Arturo Ferrarin)<sup>1</sup> и Карло Де Прете (Carlo De Prete) на самолете S.64 установили мировой рекорд продолжительности полета по замкнутому круговому маршруту. За 58 часов 34 минуты они пролетели 7667 км со средней скоростью 139,2 км/ч. Затем 3 — 5 июля того же года Феррарин и Де Прете установили уже абсолютный мировой рекорд дальности полета. Взлетев с аэродрома Монтечелио в Италии, они через 44 часа 9 минут приземлились на аэродроме бразильского г. Натал (Natal), на побережье Атлантического океана, преодолев расстояние в 7188,25 км со средней скоростью 168 км/ч.

---

<sup>1</sup> Родился 12.02.1895 г. в г. Тьене (Tiene), в 17 км севернее Виченцы. После начала Первой мировой войны он поступил в авиашколу в г. Камери (Cameri), в 40 км западнее Милана, и летом 1916 г. получил лицензию пилота. Благодаря своей квалификации, Феррарин уже спустя три месяца сам стал инструктором. В декабре 1917 г. он участвовал в обороне Милана, а в январе 1918 г. был направлен на фронт. В составе 82° Squadr. Феррарин выполнил множество боевых вылетов и был награжден Серебряной медалью за военную доблесть. Мировую известность он получил после перелета Рим — Токио, который проходил с 14.02 по 31.05.1920 г. Два самолета SVA, один из которых пилотировал Феррарин, а другой — Гвидо Масиеро (Guido Masiere), преодолели около 18 тыс. км за 112 часов со средней скоростью 160 км/ч. Перелет особенно вызывал уважение тем, что в распоряжении Феррарина и Масиеро была всего неделя для подготовки, а самолеты SVA не имели никаких навигационных приборов. Для ориентировки Феррарин использовал небольшой компас, снятый с английского истребителя Сопвич «Кэмел» и несколько карт, вырванных из обыкновенного географического атласа. Вернувшись в Италию, Феррарин работал летчиком-испытателем на авиазаводе фирмы «Ансальдо» («Ansaldo») в Турине. Одновременно он участвовал в соревнованиях по высшему пилотажу: в 1922 г. — в Ницце, в 1923 г. — в Испании и Польше. Феррарин был участником двух авиагонок на приз Шнейдера: в 1926 г. — в Норфолке (США) и в 1927 г. — в Венеции. В июле 1928 г. он вместе с Карло Де Прете установил абсолютный мировой рекорд дальности полета, после чего оба пилота были награждены Золотыми медалями за авиационную доблесть. В последующие годы Феррарин работал техническим консультантом компании «Итальянские авиалинии» и фирмы «Амбросини» («Ambrosini»). После вступления Италии во Вторую мировую войну он хотел участвовать в боях в составе истребительной авиации, но был направлен в 1-й испытательный центр на аэродроме Гуидония и погиб 18.07.1941 г. во время очередного испытательного полета.

Итальянские летчики поразили мир и дальними перелетами. В 1925 г. колонелло Франческо Де Пинедо (Francesco De Pinedo) вместе с механиком Кампанелли (Campanelli) совершил на гидросамолете S.16 «Gennariello» перелет по маршруту Сесто-Календе — Мельбурн — Токио — Рим, преодолев расстояние в 55 тыс. км. В 1927 г. он вместе с капитано Карло Де Прете<sup>1</sup> на гидросамолете S.55 «Santa Maria» совершил перелет через Атлантический океан сначала в Северную, а затем в Южную Америку.

В 1928 — 33 гг. итальянская авиация совершила четыре дальних перелета, в которых на этот раз участвовали не одиночные самолеты, а большие группы гидросамолетов. Первым из них руководил все тот же Де Пинедо, который к этому времени имел уже звание генерала. 25 мая 1928 г. с базы Ортобелло поднялись сразу шестьдесят гидросамолетов: 51 S.59, восемь S.55 и один Cant.22.

---

<sup>1</sup> Родился 21.08.1897 г. в местечке Фивизцано (Fivizzano), в 27 км северо-восточнее Специи. В 1916 г. в звании гардемарина Де Прете закончил военно-морскую академию (Accademia Navale). Плавая сначала на линкоре «Джулио Чезаре» («Giulio Cesare»), а потом на торпедном катере «Аквила» («Aquila»), он участвовал в боях на Адриатическом море. В декабре 1917 г. Де Прете впервые поднялся в воздух в качестве наблюдателя на гидросамолете из эскадрильи, базировавшейся в Венеции. Вероятно, именно тогда он решил стать летчиком. 06.10.1922 г. Де Прете получил лицензию пилота, а 06.11.1923 г. — диплом инженера-механика и электротехника. В 1924 г. самолет, который он пилотировал, потерпел аварию в заливе Специи. Де Прете получил серьезные ранения, но после излечения все равно продолжал летать. Став командиром базы гидросамолетов в Сесто-Календе (Sesto Calende), располагавшейся на берегу оз. Лаго-Маджоре, в 48 км северо-западнее Милана, он продемонстрировал большие организаторские способности. В 1925 г. Де Прете участвовал в подготовке дальнего перелета колонелло Де Пинедо, а в 1927 г. вместе с ним совершил на гидросамолете S.55 перелет сначала в Северную, а затем в Южную Америку. В 1928 г. Де Прете, который уже имел звание маджоре, начал летать с Артуро Феррарином. 08.07.1928 г. они должны были провести на бразильском о. Говернадор (Governador) испытания нового гидросамолета S.62. Во время взлета самолет потерял управление и потерпел аварию. Феррарин отделался незначительными ранениями, в то время как у Де Прете были раздроблены обе ноги. К тому времени, когда его доставили в госпиталь в Рио-де-Жанейро, у него началась гангрена, и ноги пришлось ампутировать. Его состояние продолжало ухудшаться, и 16.08.1928 г. Карло Де Прете скончался.

До 2 июня они преодолели 2800 км, пролетев в шесть этапов по маршруту Ортобелло — западная часть Средиземного моря — Сардиния — Мальорка — Испания — Франция — Ортобелло.

Через год итальянцы совершили очередной дальний перелет, которым руководил колонелло Альдо Пеллегрини (Aldo Pellegrini)<sup>1</sup>. В нем участвовали 35 гидросамолетов S.59, два S.55 и два Cant.22, которые с 5 по 19 июня 1929 г. пролетели по маршруту Ортобелло — восточная часть Средиземного моря — Афины — Черное море — Варна — Одесса — Ортобелло. Теперь итальянские летчики за девять этапов покрыли расстояние уже в 4700 км.

Следующими двумя самыми дальними перелетами руководил лично сам Бальбо. С 17 декабря 1930 г. по 15 января 1931 г. четырнадцать гидросамолетов S.55A в шесть этапов пролетели по маршруту Ортобелло — Африка — Южная Атлантика — Рио-де-Жанейро. На этот раз общая длина перелета составила 10 400 км, но при этом в ходе его были потеряны три самолета.

---

<sup>1</sup> Родился 28.08.1888 г. в Болонье. После окончания военно-морской академии в Ливорно он в 1911 г. в качестве офицера флота участвовал в итало-турецкой войне. В 1915 г., пройдя летную подготовку в Бриндизи, Пеллегрини получил лицензию пилота военного гидросамолета. После этого он служил на базах гидросамолетов в Таранто, Бриндизи, Анконе, Венеции и Поле. В 1925 г. Пеллегрини в звании тененте-колонелло перешел на службу в Реджиа Аэронаутику. После успешного дальнего перелета группы гидросамолетов, проходившего в июне 1929 г., ему было присвоено звание генерале-ди-бригада. Зимой 1930/31 г. Пеллегрини участвовал в перелете Италия — Бразилия, которым руководил Итало Бальбо, а затем был назначен начальником аэронавигационной школы в Ортобелло. В июле 1933 г. он был заместителем Бальбо во время трансатлантического перелета в Северную Америку и после его завершения был награжден Золотой медалью за авиационную доблесть. После этого, благодаря большому опыту, приобретенному в ходе дальних перелетов, Пеллегрини некоторое время выполнял функции руководителя итальянской гражданской авиации (Direttore dell'Aviazione Civile). В 1935 г. ему было присвоено звание генерале-ди-скаудра аэреа, и в 1940 г. он был назначен командующим 3-й воздушной эскадрой. Летом того же года в составе итальянской делегации он принимал участие в переговорах о перемирии с Францией. На обратном пути в Италию самолет, на котором он летел, потерпел аварию в районе г. Аккуи (Acqui), в 48 км северо-западнее Генуи, и Альдо Пеллегрини погиб.



**Маджиоре Марио Де Бернарди,  
установивший 22.10.1927 г. и 30.03.1928 г.  
два абсолютных мировых рекорда скорости**



**Карло Де Прете (слева) и Артуро Феррарин (справа),  
установившие 03 — 05.07.1928 г. абсолютный мировой рекорд  
дальности беспосадочного полета**



**Генерал Франческо Де Пинедо (слева) и  
колонелло Альдо Пелегрини (справа),  
руководившие в 1928 — 29 гг. дальними перелетами  
больших групп гидросамолетов Реджиа Аэронаутики**

1 июля 1933 г. в воздух поднялись двадцать пять S.55X, которые до 12 августа преодолели 19 тыс. км по маршруту Ортобелло — Англия — Исландия — Атлантика — Чикаго — Нью-Йорк — Атлантика — Португалия — Рим. 3 сентября на нью-йоркском аэродроме Ллойд-Беннет (Lloyd Bennet) в результате пожара были потеряны два самолета, в одном из которых погиб генерал Франческо Де Пинедо<sup>1</sup>. Несмотря на это трагическое происшествие, сам перелет, по признанию современников, стал образцом подготовки и организации. В частности, на всей трассе полета Бальбо расположил одиннадцать судов, с которых регулярно передавалась информация о погоде и через которые поддерживалась связь. В Чикаго и Нью-Йорке американцы устроили восторженный прием экипажам S.55X. Бальбо был принят президентом США Рузвельтом, а в Чикаго его именем назвали одну из улиц.

Мотивы, которые побуждали Бальбо к организации подобных перелетов, лежали на поверхности. С одной стороны, экипажи самолетов получали необходимые навык и опыт действий большими группами, а с другой стороны, они пропагандирова-

---

<sup>1</sup> Родился 16.02.1890 г. в Неаполе. В 1908 г. он поступил в военно-морскую академию в Ливорно и в 1911 г. окончил ее в звании гардемарина. В октябре того же года Де Пинедо принял участие в боевых действиях в Ливии. К началу Первой мировой войны он имел уже звание тененте и, плаывая на эсминцах «Индомито» («Intrepido») и «Интрепидо» («Intrepido»), участвовал в операциях итальянского флота в Адриатическом море. В июле 1917 г. Де Пинедо был послан в школу пилотов гидросамолетов в Таранто и спустя два месяца получил лицензию военного летчика. После этого он служил на базе гидросамолетов в Бриндизи, а затем в 1918 г. был назначен командующим гидроавиацией на Адриатическом побережье. В ходе Первой мировой войны Де Пинедо был награжден тремя Серебряными и одной Бронзовой медалями за военную доблесть, а также одной Бронзовой медалью за морскую доблесть (Medaglia di bronzo al Valor Marina). В 1922 г. он возглавил гидроавиацию, базировавшуюся на побережье Тирренского моря. 16.10.1923 г. Де Пинедо перешел в Реджиа Аэронаутику, и в 1924 г. ему было присвоено звание колонелло. С 16.10.1928 г. по 25.08.1929 г. он занимал должность заместителя начальника Генерального штаба Реджиа Аэронаутики. С декабря 1929 г. по октябрь 1932 г. Де Пинедо находился в Аргентине, где оказывал помощь местному правительству в создании авиации. Посмертно он был награжден Золотой медалью за авиационную доблесть.

ли достижения итальянской авиапромышленности. Нельзя также было недооценивать и политическую сторону дальних перелетов, которые увеличивали престиж в мире как самой Италии, так и правившего ею фашистского режима.

Муссолини по достоинству оценил достижения своего заместителя. Сначала в августе 1928 г. он присвоил Бальбо звание генерал-армата аэреа, а в сентябре 1929 г. и вовсе назначил его вместо себя министром авиации. Летом 1933 г., после успешного трансатлантического перелета в Северную Америку, Бальбо получил звание маршала авиации, которое было высшим воинским званием в Реджиа Аэронаутике.

Однако в Италии были и те, кто считал, что Бальбо, увлекшись организацией рекордных полетов и дальних перелетов, уделял мало внимания увеличению собственно боевой эффективности авиации. Так, еще в августе 1929 г. генерал Франческо Де Пинедо, который тогда занимал должность заместителя начальника Генерального штаба Реджиа Аэронаутики и которого многие считали прямым соперником Бальбо, в своем меморандуме писал: *«Можно с большими затратами энергии собрать много гидросамолетов в единую группу или пятнадцать эскадрилий для совместного полета и создать хорошее мнение об авиации, но эффективность военно-воздушных сил является совершенно иной вещью».*

В те годы в Италии наибольшее влияние имела концепция воздушной войны Джулио Дуэ (Giulio Douhet)<sup>1</sup>, согласно которой по-

---

<sup>1</sup> Родился 30.05.1869 г. в г. Казерта (Caserta), в 25 км севернее Неаполя. Окончив военную академию, он в звании соттененте начал службу в артиллерии. В политехническом институте в Турине Дуэ изучал машиностроение, а затем в звании маджоре командовал батальоном берсальеров. В 1912 — 15 гг. Дуэ был командиром батальона авиаторов (Battaglione Aviatori). Тогда же он познакомился с авиаконструктором Джанни Капрони (Gianni Caproni), занимавшимся созданием бомбардировщиков. Возможно, что именно под его влиянием Дуэ, осознал, какой потенциал несет в себе бомбардировочная авиация, и предпринял серию исследований, заложивших основу его будущей теории о роли стратегической бомбардировочной авиации в войне. В 1916 г. Дуэ, имевший уже звание колонелло, написал две работы относительно принципов ведения войны. Высказанные им идеи не совпадали с мнением верховного командования итальянской армии, и потому он был обвинен в неподчинении и отдан под суд. Дуэ был приговорен

беду в будущей войне обеспечивала мощная стратегическая бомбардировочная авиация. Нанося массированные удары по промышленным центрам и городам противника, она должна была заставить его капитулировать еще до начала активных действий наземных войск. Вероятно, Бальбо находился под влиянием концепции Дуэ, поскольку разработанный им план модернизации Реджиа Аэронаутики предусматривал усиление обычной авиации за счет морской и армейской авиации. В результате законом от 6 января 1931 г. было сокращено количество эскадрилий морской и армейской авиации. Так, например, в составе армейской авиации их осталось только двадцать.

Одновременно Бальбо настаивал на том, чтобы бюджет министерства авиации был увеличен в четыре раза, чего Италия, в силу своего финансового положения, просто не могла себе позволить. В то же время он так и не смог сформулировать собственной доктрины использования итальянской авиации в случае войны и четко определить принципы взаимодействия ее составных частей, что стало его главной ошибкой на посту министра авиации.

С одной стороны, действия Бальбо вызвали серьезное недовольство высшего командования армии и флота, чья роль в Италии была традиционно сильна. С другой стороны, после получивших мировую известность дальних перелетов в Бразилию и Соединенные Штаты его популярность настолько возросла, что стала вызывать опасения уже со стороны Муссолини. Тучи над головой Бальбо

---

к одному году заключения, который провел в крепости Фенестрелле (Fenestrelle), в 50 км западнее Турина. Выйдя на свободу, он основал еженедельник «Il Dovero» («Обязанность»), которым затем три года и руководил. Дуэ показал себя способным литератором. Так, среди его работ были романы, комедии и сценарии кинофильмов. Однако все это отходит на второй план в сравнении с его работами по военной теории: «Цель большой войны — победа в воздухе» («Come fini la Grande Guerra — la Vittoria Alata»), «Национальная оборона» («La Difesa Nazionale»), «Критический дневник войны» («Diario critico di guerra»), «Вероятные аспекты будущей войны» («Probabili aspetti della guerra futura»), а также доктриной использования стратегической авиации, опубликованной им в 1921 г. Вплоть до своей смерти он сотрудничал с «Авиационным журналом» («Rivista Aeronautica»), в котором периодически публиковал различные очерки и статьи по военной теории. Умер Джулио Дуэ 15.02.1930 г.



**Истребитель Fiat CR.20 из 90° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo C.T., аэродром Кампоформидо, в 90 км северо-восточнее Венеции**



**Пилоты 90° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo C.T., аэродром Кампоформидо, август 1931 г.**

**Стоит (слева направо): сержанте Барбетти (Barbetti), сержанте Атанасио (Atanasio), сержанте Басси (Bassi), командир эскадрильи капитано Пальери (Pagliari), тененте Тессоре (Tessore), тененте Аццали (Azzali) и марешалло Аллавена (Allavena).**

**Сидят (слева направо): сержанте Уго Корси (Ugo Corsi), марешалло Деган (Degan) и сержанте Марио Бандини**



**Fiat CR.20 сержанте Энрико Феррари (Enrico Ferrari)  
из 90° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo С.Т.,  
разбившийся 27.04.1931 г. на аэродроме Кампоформидо**



**Похороны погибшего пилота из 4° Stormo С.Т.  
На аэродромах Кампоформидо и Горичия,  
на которых базировался 4° Stormo С.Т.,  
происходило в среднем по одной аварии в неделю,  
а весной, когда интенсивность полетов увеличивалась,  
аварии случались еще чаще**

стремительно сгущались, и 16 ноября 1933 г. Муссолини снова занял должность министра авиации, назначив своим заместителем начальника Генерального штаба Реджиа Аэронаутики генерала Джузеппе Валле (Giuseppe Valle)<sup>1</sup>. Бальбо же получил назначение на должность губернатора Ливии, что практически означало для него почетную ссылку<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Родился 17.12.1886 г. в г. Сассари (Sassari) на о. Сардиния. Закончив военную академию и артиллерийскую школу, он 05.09.1907 г. получил звание соттененте. В ноябре 1911 г. Валле был включен в экипаж дирижабля Р.1. Уже в следующем месяце он в качестве помощника командира дирижабля Р.2 отправился в Ливию и до марта 1912 г. участвовал там в боевых действиях. 19.06.1914 г. Валле стал командиром дирижабля Р.1, а в ходе Первой мировой войны командовал дирижаблями М.9 и М.14. В период 1913 — 14 гг. и 1918 — 25 гг. он участвовал в соревнованиях воздухоплателей во Франции, Бельгии, Швейцарии, Испании и США. В 1923 г. Валле перешел из армии в Реджиа Аэронаутику и был назначен командиром группы дирижаблей. В 1926 г. он получил лицензию пилота гидросамолета и в следующем году стал начальником академии Реджиа Аэронаутики (Accademia Aeronautica Militaria) в г. Казерта. В ноябре 1928 г. Валле возглавил Главное управление государственной безопасности (dell'Ufficio Centrale del Demanio). С 1929 г. он был заместителем начальника Генерального штаба Реджиа Аэронаутики, а 22.02.1930 г. занял пост начальника Генерального штаба. В декабре 1930 г. — январе 1931 г. он принимал участие в перелете Италия — Бразилия под руководством Бальбо. С 16.11.1933 г. по 31.10.1939 г. Валле занимал пост заместителя министра авиации. Умер Джузеппе Валле 20.07.1975 г. в Риме. Он был награжден двумя Серебряными медалями за военную доблесть и Золотой медалью за авиационную доблесть.

<sup>2</sup> Итало Бальбо погиб 28.06.1940 г., когда самолет SM.79, на котором он летел в Тобрук, по ошибке был сбит зенитной артиллерией итальянских кораблей, стоявших в гавани Тобрука. Незадолго до этого порт подвергся сильному налету и корабельные зенитчики приняли «Савойю» за английский бомбардировщик. Посмертно он был награжден Золотой медалью за военную доблесть (Medaglia d'oro al Valor Militare). Надо отметить, что после гибели Бальбо в Италии еще долго ходили слухи, что его самолет был сбит преднамеренно и что это был заговор, организованный с ведома самого Муссолини. В пользу этих слухов работало сразу несколько обстоятельств. Во-первых, популярность Бальбо среди итальянского населения была чрезвычайно высока. Во-вторых, он не разделял идей национал-социализма и был противником расовых законов. В-третьих, многие считали, что надо было очень «постараться», чтобы спутать трехмоторный

Боевое крещение Реджиа Азронаутика получила в октябре 1935 г., когда Муссолини решил установить полный контроль над Абиссинией. Это независимое государство<sup>1</sup> в Восточной Африке, являвшееся абсолютной монархией во главе с негусом (королем), находилось в окружении колониальных владений Великобритании, Италии и Франции и потому было местом столкновения их военно-политических интересов. Стратегическое значение Абиссинии во многом определялось тем, что на ее территории находится оз. Тана. Из него берет свое начало р. Бахр-эль-Азрак, или Голубой Нил, которая обеспечивала водой богатые хлопковые плантации в английском Судане, а хлопок является сырьем для производства пороха.

Италия начала проникать в Восточную Африку в конце XIX в. после открытия Суэцкого канала. Сначала в 1885 г. итальянцы заняли порт Массауа (Massaua) на побережье Красного моря, а затем в 1889 г. захватили уже всю Эритрею. Весной 1895 г. итальянские войска под командованием генерала Баратьери (Baratieri) пересекли границу между Эритреей и Абиссинией. Заняв г. Адигерат<sup>2</sup>, они продолжали продвижение в глубь страны в направлении г. Дуббара.

К сентябрю 1895 г. итальянские войска, насчитывавшие вместе с вооруженными отрядами племен провинции Тигре около 15 тыс. чел., оказались разбросанными на протяжении 150 км между Адигератом и Дуббарой. Этим обстоятельством немедленно воспользовался правивший Абиссинией негус Менелик, в распоряжении которого была армия, получившая боевой опыт в ходе войны 1867 — 68 гг. с Великобританией и двух последующих войн с Египтом. В результате отдельные итальянские отряды, выдвинутые вперед, были истреблены, гарнизон крепости Маккале оказался в окружении, а оставшиеся части отступили к Адигерату.

Неудачное начало кампании заставило Италию послать подкрепления генералу Баратьери, и 24 декабря 1895 г. в порту Массауа вы-

---

SM.79 с английским бомбардировщиком, имевшим только два двигателя. Однако никаких фактических подтверждений эти слухи так и не нашли, и потому официально считается, что гибель Итало Бальбо была лишь следствием трагической ошибки зенитчиков.

<sup>1</sup> Арабы называли его Хебеш, ныне носит официальное название — Эфиопия.

<sup>2</sup> Ныне г. Адди-Грат.



**Генерал Джузеппе Валле,**  
занимавший в 1933 — 39 гг. посты  
начальника Генерального штаба  
Реджиа Аэронаутики и  
заместителя министра авиации



**Джулио Дуэ,**  
разработавший теорию  
воздушной войны на основе  
использования стратегической  
бомбардировочной авиации



**Губернатор Ливии маршал авиации Итало Бальбо (второй справа),**  
аэродром Кастельбенито около Триполи

садились 11 тыс. чел. В начале января 1896 г. они прибыли в Адигерат, после чего численность итальянских войск в Абиссинии достигла 20 тыс. чел. Тем временем негус Менелик сосредоточил в районе Маккале всю свою армию, насчитывавшую около 80 тыс. чел, и 20 января гарнизон крепости, лишенный воды, был вынужден капитулировать.

После взятия Маккале главные силы абиссинской армии двинулись в направлении г. Адуа, угрожая с фланга коммуникационной линии итальянских войск Адигерат — Асмэра — Массауа. В феврале племена провинции Тигре, поддерживавшие до этого итальянцев, начали партизанскую войну в их тылу. В частях Баратьери иссякало продовольствие, и потому в ночь с 29 февраля на 1 марта 1895 г. он отдал приказ атаковать абиссинскую армию в районе Адуи. Предполагалось, что итальянские войска, двигавшиеся тремя колоннами, после демонстративной атаки быстро отступят, однако на практике все оказалось по-иному. Итальянские колонны были уничтожены абиссинцами по частям, и Баратьери потерял пленными и убитыми 288 офицеров и 14275 солдат, что составило 58% и 68% от их общего числа.

Результатом победы абиссинской армии стало освобождение района вокруг форта Адигерат, в котором остался небольшой итальянский гарнизон и части территории Эритреи. Однако негус Менелик из-за проблем с продовольственным снабжением своей армии не смог развить достигнутого успеха и вскоре начал отход из Эритреи к Адигерату и Маккале. Генерала Баратьери отозвали в Италию и отдали под суд, а вместо него был назначен генерал Бальдиссера (Baldisser). Итальянский парламент проголосовал за выделение новых кредитов и войск для продолжения войны. 7 мая 1896 г. войска Бальдиссера деблокировали гарнизон Адигерата, после чего боевые действия прекратились и Италия была вынуждена признать независимость Абиссинии.

И вот спустя сорок лет — 3 октября 1935 г. — Муссолини снова приказал итальянским войскам, находившимся в Эритрее и итальянском Сомали, перейти границу Абиссинии, которая теперь носила официальное название — Королевство Эфиопия. В военном отношении силы сторон были несопоставимы. Так, эфиопская авиация насчитывала всего пятнадцать самолетов, из которых только девять были в пригодном для полетов состоянии. Однако и эти самолеты не выполнили ни одного боевого вылета, совершая время



**Разобранные самолеты Са.133 и SM.81 перед погрузкой на борт корабля «Миралья» («Miraglia»), который должен был доставить их в Восточную Африку, порт Неаполя, осень 1935 г.**



**Антонио Морони (Antonio Moroni) около своего Са.111, Восточная Африка, 1935 г.**

от времени лишь транспортные и связные полеты. В то же время количество самолетов Реджиа Аэронаутики в Восточной Африке постоянно увеличивалось и к маю 1936 г. достигло 386 единиц, и чтобы обеспечить базирование такого числа самолетов итальянцы построили 83 аэродрома: 29 — в Эритрее и 54 — в Сомали.

В начале эфиопской кампании свой «вклад» в методы ведения воздушной войны внес заместитель министра авиации и начальник Генерального штаба Реджиа Аэронаутики генерал Валле. Поскольку существовала вероятность того, что на стороне Эфиопии могла выступить Великобритания, имевшая свои интересы в Восточной Африке, он предложил создать специальные эскадрильи летчиков-самоубийц. В случае появления у берегов Эритреи и итальянского Сомали английских боевых кораблей они должны были таранить их. Однако Великобритания предпочла находиться в стороне, и идея Валле осталась невостребованной.

Учитывая абсолютное господство в воздухе самолетов Реджиа Аэронаутики, а также техническое превосходство итальянских наземных частей, эфиопская армия избегала открытых столкновений с противником, используя тактику партизанских действий. Боевые действия растянулись на долгие месяцы, при этом в ходе налетов на районы расположения отрядов эфиопских войск итальянская авиация применила бомбы, наполненные отравляющими газами. Это было нарушением всех международных норм и справедливо вызвало возмущение мировой общественности, в результате чего итальянцы были вынуждены прекратить использование подобных бомб.

5 мая 1936 г. итальянские войска вошли в Аддис-Абебу и король Эфиопии Хайле Селассие покинул страну. 9 мая Муссолини объявил об окончании войны и образовании Итальянской Восточной Африки, в которую вошли территории Эфиопии, Эритреи и часть Сомали. Несмотря на то что официально боевые действия считались законченными, еще в течение следующих тринадцати месяцев итальянские самолеты выполняли боевые вылеты против отрядов эфиопских партизан.

В ходе кампании в Эфиопии Реджиа Аэронаутика в октябре 1935 — мае 1936 г. потеряла 72 самолета и 122 чел. убитыми. Вероятно, потому что эта кампания стала первой пробой военной силы режима Муссолини, многие высшие функционеры фашистской партии решили принять в ней непосредственное участие. Так, например, в

составе 15° Squadr. В.Т. «La Disperata» боевые вылеты выполняли: сыновья Муссолини — Бруно и Витторио, его зять — министр пропаганды граф Галеаццо Чиано (Galeazzo Ciano)<sup>1</sup>, секретарь фашистской партии Роберто Фариначчи (Roberto Farinacci), известный журналист и партийный функционер Алессандро Паволини (Alessandro Pavolini).

Летом 1936 г. генерал Валле предложил план развития и модернизации Реджиа Аэронаутики, получивший кодовое наименование — программа «R». Согласно этому плану к декабрю 1940 г. предполагалось увеличить численность авиации на 3000 самолетов, из которых 45% составляли бомбардировщики, 30% — истребители, 19% — самолеты-разведчики, 5% — самолеты непосредственной поддержки войск на поле боя (штурмовики) и 1% — транспортные самолеты.

Однако начать претворять программу «R» на практике тогда так и не удалось, на что был ряд объективных причин. Во-первых, руководство Италии так и не смогло разработать четкой военной доктрины, и поэтому каждая из сторон, заинтересованных в осуществлении программы «R» — авиация, армия, флот и авиапромышленность, — ждала от нее разных результатов и, как говорится, тянула одеяло на себя. Во-вторых, в самой авиации продолжалась борьба между сторонниками концепции Дуэ и теми, кто поддерживал Амедео Мекоцци (Amedeo Meozzi)<sup>1</sup>. Последний считал, что авиапромыш-

---

<sup>1</sup> Родился 18.03.1903 г. в Ливорно. С 1925 г. он состоял на дипломатической службе. Карьера Чиано пошла вверх после того, как он в 1930 г. женился на Эдде Муссолини. Сначала он стал министром пропаганды, а затем в 1936 г. занял пост министра иностранных дел. В конце 1942 г. под влиянием военных поражений Италии в Северной Африке и начавшегося кризиса фашистского режима Чиано примкнул к окружению короля Виктора Эммануила III, склонявшемуся к заключению сепаратного мира с западными союзниками. В феврале 1943 г. Муссолини снял его с поста министра иностранных дел. Чиано участвовал в заговоре против Муссолини и 25.07.1943 г. в Большом Совете проголосовал за его отстранение от власти. В сентябре того же года после оккупации Северной и Центральной Италии частями вермахта Чиано был арестован немцами. Сначала его вывезли в Германию, а затем выдали властям Итальянской Социалистической Республики во главе с Муссолини, созданной в октябре 1943 г. в Ломбардии. Галеаццо Чиано был приговорен фашистским военным трибуналом к смертной казни и расстрелян 11.01.1944 г. в Вероне.



**Самолеты-разведчики Ro.1 из 41° Squadr. R.T., 16.04.1934 г.**



**Инструктаж пилотов перед полетом на истребителях CR.32,  
аэродром Горница, 1936 г.**

ленность Италии слишком слаба для реализации плана Дуэ по развитию стратегической бомбардировочной авиации, и потому настойчиво предлагал сделать упор на тактические бомбардировщики и самолеты непосредственной поддержки войск на поле боя. В отличие от Дуэ, Мекоцци считал, что необходимо наносить удары лишь по военным целям, исключая города и промышленные объекты. И наконец, третьей и, возможно, главной причиной, затормозившей претворение программы «R», стало участие Италии в гражданской войне в Испании, начавшейся в июле 1936 г. Оно потребовало максимальной загрузки производственных мощностей авиапромышленности, что препятствовало работе по целенаправленной модернизации самой Реджиа Аэронаутики.

В результате программа «R» вступила в фазу практического осуществления только в 1939 г. К этому времени она претерпела изменения и приоритет в ней был отдан истребителям. Предполагалось изготовить 2488 самолетов: 857 истребителей, 782 бомбардировщика, 484 самолета-разведчика и 365 учебных самолетов, а также 6053 авиационных двигателя.

---

<sup>1</sup> Родился 17.01.1892 г. в Риме. После начала Первой мировой войны Мекоцци был направлен в авиашколу в г. Мальпенса и в сентябре 1915 г. получил лицензию пилота. С марта по август 1916 г. он служил в 46<sup>o</sup>, 48<sup>o</sup> и 49<sup>o</sup> Squadr. С января 1917 г. соттененте Мекоцци летал в 50<sup>o</sup> Squadr. и получил Бронзовую медаль за военную доблесть и Военный Крест. В сентябре 1917 г. он снова прибыл в авиашколу в Мальпенсе для обучения уже в качестве летчика-истребителя. В ноябре 1917 г. тененте Мекоцци вошел в 78<sup>o</sup> Squadr. и до окончания войны успел одержать пять побед. Затем он служил в итальянской военной миссии в Париже и в техническом центре в Монтечелио, а в 1926 — 29 гг. возглавлял управление печати министерства авиации. В октябре 1929 г. маджоре Мекоцци был назначен командиром 7<sup>o</sup> Gr. Aut. Assalto. Именно тогда он разработал и опробовал на практике теорию использования тактических бомбардировщиков и самолетов-штурмовиков. Через некоторое время Мекоцци по состоянию здоровья был отправлен в длительный отпуск. 08.04.1937 г. ему было присвоено звание генерале-ди-бригада аэреа. Вернувшись на службу, он занимал пост президента Королевского аэроклуба и редактора «Авиационного журнала» («Rivista Aeronautica»). Во время Второй мировой войны Мекоцци оставался не у дел. В 1945 г. по его инициативе выпуск «Авиационного журнала» возобновился, и затем Мекоцци долгие годы был его главным редактором. Умер Амедео Мекоцци 02.11.1971 г. в Риме.



**Генерал Амедео Мекоцци**



**Истребители CR.32 из 90° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo C.T.,  
аэродром Гориция**

## Итальянский «Авиационный легион» в Испании

18 июля 1936 г. в двенадцати военных гарнизонах на территории Испании и в пяти гарнизонах в Марокко вспыхнул военный мятеж, который возглавил генерал Эмилио Мола (Emilio Mola). Последний видел во главе нового испанского правительства генерала Хосе Санхурхо (Jose Sanjurjo), который после неудачной попытки мятежа в августе 1932 г. бежал в Португалию. Однако 19 июля самолет, на котором тот должен был вернуться из Португалии, во время взлета потерпел аварию и все находившиеся на его борту, включая генерала Санхурхо, погибли.

После этого, быстро оттеснив генерала Молу на второй план, во главе мятежа стал генерал Франциско Франко Баамонде (Francisco Franco Baamonde), незадолго до этого снятый республиканцами с поста начальника Генерального штаба испанской армии и отправленный генерал-губернатором на Канарские острова. Как только начался мятеж, Франко сразу же прилетел в Испанское Марокко, которое было под полным контролем националистов и в котором находились около 47 тыс. хорошо обученных солдат.

К 22 июля 1936 г. Испания оказалась разделенной на части. Под контролем республиканцев остались юго-восточные районы, включая Мадрид, Новую Кастилию, Валенсию, Арагон и Каталонию, а также Астурия и Страна Басков вдоль побережья Бискайского залива в районе Овьедо — Сантандер — Бильбао. В руках националистов, которых вскоре стали называть франкистами, была остальная территория страны — Галисия, Леон, Старая Кастилия, Наварра, Эстремадура, а также Испанское Марокко и часть Андалусии, включая Севилью и порт Кадис. Большая часть испанского военно-морского флота поддержала республиканцев, что сделало невозможным переброску марокканского корпуса через Гибралтарский пролив в Испанию морским путем. Оставался единственный путь — по воздуху, но в распоряжении Франко не было требуемого количества транспортных самолетов, и потому он решил обратиться за помощью к Муссолини и Гитлеру.

Утром 24 июля Франко напрямую связался с итальянским военным атташе в Танжере маджоре Луккарди (Luccardi). Через него он направил Муссолини официальную просьбу о предоставлении, по крайней мере, двенадцати транспортных самолетов,

двенадцати самолетов-разведчиков, десяти истребителей, такого же количества бомбардировщиков, пяти гидросамолетов и сорока зенитных орудий. В тот же день Луккарди передал ее в Рим, и надо сказать, что Муссолини, хотя и симпатизировавший движению испанских фалангистов, в первый момент все же хотел отклонить просьбу Франко. Он опасался, что Италия, лишь два с половиной месяца назад закончившая войну в Эфиопии, может из-за помощи мятежникам спровоцировать опасный кризис в отношениях с Великобританией, Францией и Советским Союзом.

Несколько иного мнения был министр иностранных дел Италии граф Галеаццо Чиано. Он видел во вмешательстве в гражданскую войну в Испании на стороне Франко возможность упрочить военно-политические позиции Италии на Средиземном море. 25 июля во Франции правительство социалистов во главе с Леоном Блюмом (Leon Blum) заявило об официальной поддержке республиканского Мадрида и объявило о предоставлении последнему тридцати боевых самолетов вместе с экипажами. Используя эту новость, Чиано сумел убедить Муссолини в том, что в случае поражения националистов Испания окажется под прямым французским или, что еще хуже, советским влиянием. Кроме того, в Риме стало известно, что представители Франко отправились с аналогичной просьбой о военной помощи и в Берлин<sup>1</sup>. В результате в тот же день Муссолини принял окончательное решение удовлетворить просьбу Франко.

27 июля 1936 г. генерал Валле получил от Муссолини секретный приказ направить в Испанское Марокко эскадрилью из двенадцати бомбардировщиков SM.81. Уже в тот же день из порта Специя вышел и взял курс на марокканский порт Мелилья пароход «Моранди» («Mogandi»), на борту которого находились боеприпасы, авиабомбы, авиационное горючее и запчасти для самолетов. На следующий день Валле назначил командиром эскадрильи тененте-колонелло Руджеро Бономи (Ruggiero Bonomi), занимавшего должность начальника высшей школы морской и гражданской авиации в Ортобелло. Одновременно он уведомил Бономи, что в состав эскадрильи включен высокопоставленный партийный функционер Этторе Мути

---

<sup>1</sup> 26.07.1936 г. состоялась встреча представителей Франко и Гитлера, на которой последний согласился направить в Испанию самолеты и немецких летчиков.

(Ettore Muti). Официально он числился пилотом бомбардировщика, но фактически был неофициальным представителем министра иностранных дел Италии графа Чиано.

Экипажи бомбардировщиков и технический персонал были набраны из добровольцев из состава 7<sup>о</sup>, 10<sup>о</sup> и 13<sup>о</sup> Stormo В.Т. 29 июля эскадрилья перелетела на аэродром Элмас (Elmas) на о. Сардиния. Поскольку Италия вместе с Германией, Великобританией и Советским Союзом формально согласилась с предложением Франции сохранять позицию невмешательства по отношению к гражданской войне в Испании, Бономи получил указание принять специальные меры, чтобы избежать возможных международных осложнений. Со всех самолетов были удалены знаки их национальной принадлежности, а членов экипажей переодели в гражданскую одежду и выдали им фальшивые документы.

На рассвете 30 июля 1936 г. двенадцать SM.81 поднялись с аэродрома Элмас. Эти тяжелые трехмоторные бомбардировщики могли без больших проблем преодолеть расстояние в 1800 км, в то время как до Мелилья было всего 1300 км. Однако все карты итальянцам спутал сильный встречный ветер, кроме того, самолеты летели на небольшой высоте в плотном строю, что также приводило к повышенному расходу топлива. Расчетное время перелета составляло четыре с половиной часа, но после пяти часов полета эскадрилья находилась лишь в районе алжирского порта Оран.

В результате SM.81 тененте Анджелини (Angelini), израсходовав все горючее, упал в море и утонул вместе со всем экипажем. Бомбардировщик тененте Маттальи (Mattalia) смог дотянуть до алжирского побережья, но во время вынужденной посадки в районе местечка Сайда (Saida) разбился, и весь его экипаж также погиб. Третий самолет, который пилотировал тененте Ло-Форте (Lo Forte), тоже достиг алжирского побережья и благополучно совершил вынужденную посадку около местечка Беркане (Berkane). Поскольку Алжир был французской колонией, то самолет и его экипаж были немедленно интернированы местными властями. В итоге до аэродрома Мелилья с практически сухими топливными баками дотянули лишь девять SM.81 и Бономи еще до начала участия в боевых действиях потерял четверть своей эскадрильи.

Сразу по прибытии в Марокко итальянские самолеты включились в переброску в Испанию войск и снаряжения. К 5 августа 1936 г. они перевезли четыре тысячи солдат, четыре артиллерийские бата-

реи, два миллиона патронов и двенадцать тонн различного снаряжения и материалов, которые из Италии на пароходах «Арайо» («Araujo»), «Сьюдад де Аликанте» («Ciudad de Alicante») и «Ciudad de Ceuta» («Сьюдад де Сеута») были доставлены в марокканский порт Сеута.

Вслед за экипажами бомбардировщиков наступила очередь и легчиков-истребителей. В первых числах августа 1936 г. командир 1° Divisione Aerea «Aquila» генерале-ди-дивизионе Амедео ди Савойя герцог Д'Аоста (Amedeo di Savoia d'Aosta) собрал на аэродроме Горичия (Gorizia), находящемся в непосредственной близости от итальянско-югославской границы, пилотов 4° Stormo С.Т., которым он до этого командовал. Д'Аоста сообщил присутствовавшим о том, что для выполнения специальной миссии в одной из зарубежных стран необходимы добровольцы и что ее продолжительность, вероятно, составит около месяца или чуть более. В результате этой встречи все пилоты 4° Stormo С.Т. заявили о своем желании участвовать в предстоящей миссии.

Затем аналогичное собрание прошло на аэродроме Кампоформидо (Campoformido), приблизительно в 90 км северо-восточнее Венеции, где базировались истребители 1° Stormo С.Т. И хотя снова не было сказано ни одного слова о том, какое именно задание предстоит, в Кампоформидо повторилась та же самая картина — все легчики 1° Stormo С.Т. выразили готовность участвовать в нем.

7 августа первая группа добровольцев во главе с бывшим инструктором по высшему пилотажу 1° Stormo С.Т. соттененте Данте Оливера (Dante Olivera), в которую вошли девять пилотов, два механика, два моториста и один оружейник, на поезде прибыла в порт Специя. Не привлекая к себе внимания, группа погрузилась на ожидавший ее корабль. Это был испанский банановоз «Эбро» («Ebro»), на борту которого уже находились девять разобранных истребителей CR.32, необходимое снаряжение и запчасти, а также пять зенитных пушек Ansaldo CV35.

Лишь на борту корабля состоялось совещание, на котором добровольцы узнали, что они направляются в Испанию для военной помощи частям генерала Франко. Одновременно им сообщили, что на время командировки они получают фальшивые документы с вымышленными фамилиями и что в случае попадания в руки республиканских властей они не должны раскрывать своей принадлежности к Реджиа Аэронаутике.

**Состав первой группы добровольцев  
из числа летчиков-истребителей Реджиа Аэронаутики**

<b>Звание, имя, фамилия</b>	<b>Место службы</b>	<b>Псевдоним</b>
соттененте Данте Оливера	1° Stormo C.T.	—
соттененте Адриано Мантелли (Adriano Mantelli)	1° Stormo C.T.	«Арриджи» («Arrighi»)
соттененте Джорджо Франкешчи (Giorgio Franceschi)	4° Stormo C.T.	«Салетти» («Saletti»)
марешалло Бруно Ди Монтегначчо (Bruno di Montegnacco)	1° Stormo C.T.	«Ромуальди» («Romualdi»)
серженте Раффаэлле Чианезе (Raffaelle Chianese)	4° Stormo C.T.	«Джидглио» («Giglio»)
серженте Джан-Лино Баширотто (GianLino Baschirotto)	1° Stormo C.T.	«Эдуардо Гири» («Eduardo Giri»)
серженте Ахилле Буффали (Achille Buffali)		«Джуэли» («Gueli»)
серженте Рауль Джалли (Raoul Galli)		«Миландо» («Milando»)
серженте Манлио Виварелли (Manlio Vivarelli)	4° Stormo C.T.	«Джуглемотти» («Guglemotti»)

Вскоре после того, как «Эбро» вышел из Специи, его капитан получил радиограмму с приказом изменить курс. Он должен был идти в порт Кальяри на о. Сардиния, однако в порт не заходить, а встать на рейде. Это объяснялось тем, что итальянская секретная служба получила информацию о том, что часть испанского экипажа собиралась на подходе к своему побережью захватить корабль и привести его в один из портов на Средиземноморском побережье Испании, находившихся в руках республиканцев.

10 августа из Специи вышло еще одно испанское судно «Аликантино» («Alicantino»), имевшее в качестве пункта назначения порт Мелилья на марокканском побережье. На его борту находились двенадцать истребителей CR.32 и вторая группа добровольцев во главе с капитано Винченцо Дегуалем (Vincenzo Degual), в которую

вошли двенадцать пилотов, три механика и три моториста. Уже в море капитан «Аликантино» также получил по радио приказ следовать в порт Кальяри.

Состав второй группы добровольцев  
из числа летчиков-истребителей Реджиа Аэронаутики

Звание, имя, фамилия	Место службы	Псевдоним
капитано Винченцо Дегуаль	4° Stormo C. T.	«Лимонези» («Limonesi»)
соттотененте Эрнесто Монико (Ernesto Monico)	4° Stormo C. T.	«Прети» («Preti»)
соттотененте Виктор Уго Кеччерелли (Viktor Ugo Ceccherelli)	1° Stormo C. T.	«Ваккарезе» («Vaccarese»)
соттотененте Джузеппе Кенни (Giuseppe Cenni)	1° Stormo C. T.	«Витторио Стелла» («Vittorio Stella»)
серженте Джованни Маджистрини (Giovanni Battista Magistrini)	1° Stormo C. T.	«Маинетти» («Mainetti»)
серженте Сирио Сальвадори (Sirio Salvadori)	1° Stormo C. T.	«Сальво» («Salvo»)
серженте Джузеппе Аввико (Giuseppe Avvico)	4° Stormo C. T.	«Наннини» («Nannini»)
серженте Гуидо Презель (Guido Presel)		«Санмартано» («Sanmartano»)
серженте Адамо Джуглиетти (Adamo Giuglietti)		«Пирилла» («Pirilla»)
серженте Винченцо Патриарка (Vincenzo Joseph Patriarca)	4° Stormo C. T.	«Чезаре Бокколари» («Cesare Bocolari»)
серженте Бруно Каstellани (Bruno Castellani)	6° Stormo C. T.	«Франкешини» («Franceschini»)
серженте Анджело Боетти (Angelo Boetti)		«Иллакуа» («Illacqua»)

11 августа «Аликантино» пришел на рейд порта Кальяри, где уже стоял «Эбро», на котором агенты итальянской секретной службы вели расследование. Хотя экипаж «Аликантино» был вне подозрений, его на всякий случай заменили, и корабль продолжил свой путь уже под итальянским флагом и новым названием «Нереиде» («Nereide»). На некотором расстоянии за ним следовали итальянский легкий крейсер «Джованни дель Банде Нере» («Giovanni delle Bande Nere»)¹ и эсминцы «Лука Танджо» («Luca Tango»)² и «Антонио да Ноли» («Antonio da Noli»)³, которые должны были не позволить республиканским кораблям задержать транспорт.

На рассвете 14 августа «Нереиде» пришел в Мелилью и уже тем же вечером «Фиаты» были доставлены на аэродром Надор (Nador). Началась интенсивная работа по сборке истребителей, и 17 августа соттененте Виктор Кеччерелли⁴ смог облетать первый CR.32. После сборки «Фиаты» перелетели на аэродром Таблада (Tablada) в пригороде Севильи, где вошли в состав созданного под командованием тененте-колонелло Бономи «Испанского иностранного легиона» («Aviacion del Tercio»).

20 августа 1936 г. итальянские летчики-истребители одержали свои первые победы в Испании — соттененте Виктор Кеччерелли сбил над Севильей республиканский истребитель «Ньюпор-52» (Nieuport Delage NiD.52), а серженте Джованни Маджистрини над Кадисом — «Девуатин-372» (Dewoitine D.372), пилот которого — испанец Антонио де Харо Лопес (Antonio de Haro Lopez) — погиб.

Тем временем в порту Кальяри, наконец, завершились расследование и допросы экипажа «Эбро». Корабль смог продолжить свой путь, однако, как и «Аликантино», уже под другим флагом. Он

---

¹ 01.04.1942 г. в районе о. Стромболи, в Тирренском море, был торпедирован английской подводной лодкой «Утге» и затонул.

² Затем в ходе Второй мировой войны был потоплен у тунисского побережья артиллерийским огнем с английских эсминцев «Мохавк» («Mohawk»), «Нубиан» («Nubian»), «Янус» («Janus») и «Джервис» («Jervis»).

³ 09.09.1943 г. в проливе Бонифачо, разделяющем Корсику и Сардинию, подорвался на mine и на следующий день затонул.

⁴ Родился 12.02.1912 г. в г. Ареццо (Arezzo), в 63 км юго-восточнее Флоренции. Погиб 20.12.1936 г., когда его CR.32 во время посадки на аэродроме Таблада врезался в испанский «Бреге-19». Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.



**Перегрузка разобранных истребителей CR.32  
с борта корабля на грузовики**

вошел в состав итальянского торгового флота под именем «Аниене» («Aniene»), а все испанцы были заменены итальянским экипажем во главе с капитаном Орсини (Orsini). На подходе к Гибралтару республиканские корабли попытались остановить «Аниене» для досмотра, однако следовавший за ним легкий крейсер «Муцио Аттендоло» («Muzio Attendolo»)<sup>1</sup> не позволил сделать этого.

Пройдя Гибралтарский пролив и вдоль побережья Португалии, «Аниене» в ночь с 26 на 27 августа вошел в порт Виго (Vigo), на Атлантическом побережье Испании. Там контейнеры с «Фиатами», зенитные пушки и снаряжение перегрузили на железнодорожные платформы, и состав, в котором был и вагон с итальянскими добровольцами, тронулся в путь. Местом его назначения был аэродром около г. Касерес (Caceres) в провинции Эстремадура, находившейся под контролем франкистов. Поезд полз на юг вдоль испано-португальской границы со скоростью чуть более 10 км/ч и в результате прибыл в Касерес только 30 августа.

31 августа над городком Оропеса (Oropesa), в 139 км юго-западнее Мадрида, три CR.32 были неожиданно атакованы сзади тремя республиканскими D.372. Когда итальянские пилоты заметили их, было уже поздно, и два «Фиата» сразу же были сбиты. Они стали первыми итальянскими истребителями, потерянными в Испании. Сержанте Бруно Каstellани смог дотянуть до своей территории и совершить вынужденную посадку, а тененте Эрнесто Монико выпрыгнул на парашоте из горящего самолета. Согласно некоторым данным, последний «Фиат» был на счету одного из первых республиканских асов Феликса Уртуби Эркиллы (Felix Urtubi Egilla).

Тененте Монико приземлился на территории, контролируемой республиканцами. О том, что с ним произошло далее, стало известно лишь несколько дней спустя из донесения одного из франкистских агентов. Если бы республиканцы просто расстреляли Монико, то, вероятно, это было бы воспринято, как трагичное, но вполне вписывающееся в правила войны событие. Однако то, что услышали итальянские пилоты, потрясло их до глубины души. После того как Монико отказался отвечать на вопросы, его отдали на растерзание толпе экзальтированных разъяренных женщин, которые всегда

---

<sup>1</sup> 04.12.1942 г. был потоплен в гавани Неаполя в результате налета английских бомбардировщиков.

в большом количестве следовали за республиканскими войсками. По словам агента, Монико был весь оплеван, исцарапан и избит до неузнаваемости, а вся одежда на нем была разорвана в клочья. Потом его за руки и ноги привязали к четырем лошадям и под возгорженные вогли безумной толпы разорвали на части.

Тененте Эрнесто Монико погиб 4 сентября 1936 г.<sup>1</sup> и затем был посмертно награжден высшей военной наградой Италии — Золотой медалью за военную доблесть. В память о нем итальянские пилоты на борту своих «Фиатов» написали большими черными буквами — MONICO. Они считали, что эта надпись должна постоянно напоминать республиканцам о том, что произошло.

После прибытия в Испанию обеих групп добровольцев в составе «Aviacion del Tercio» были сформированы две истребительные эскадрильи: 1° Squadr. С.Т. возглавил капитано Винченцо Дегуаль, а 2° Squadr. С.Т. — тененте Данте Оливера. Однако уже 3 сентября во время облета одного из вновь собранных «Фиатов» Оливера разбился и 2° Squadr. С.Т. осталась без командира. Официальная версия гласила, что авария была следствием ошибки, допущенной во время сборки самолета. Однако серженте Чианезе, который был опытным пилотом и до прибытия в Испанию летал в специальной пилотажной группе, считал, что авария произошла по вине самого Оливеры, начавшего выполнять «бочку» на небольшой высоте и малой скорости.

Утром 9 сентября 1° Squadr. С.Т. во главе с капитано Дегуалем перелетела на аэродром Касерес. В состав эскадрильи вошли:

— пять пилотов из первой группы добровольцев, прибывшей через Виго — соттененте Мантелли и Франкеша, серженте Баширотто, Чианезе и Буффали,

— трое пилотов из второй группы, прибывшей через Мелилью — серженте Авико, Маджистрини и Патриарка,

— один испанский летчик — капитан Хоакин Гарсия Морато (Joaquin Garcia Morato)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Родился 23.03.1910 г. в местечке Альтавилла-Викентина (Altavilla Vicentina).

<sup>2</sup> В ходе гражданской войны в Испании он одержал 40 побед и стал лучшим асом франкистской авиации. Погиб 04.04.1939 г., когда его CR.32 потерпел аварию во время выполнения комплекса фигур высшего пилотажа.

11 сентября капитано Дегуаль, серженте Патриарка и Аввико перехватили в районе г. Талавера-де-ла-Рейне (Talavera de la Reina)<sup>1</sup>, в 108 км юго-западнее Мадрида, на высоте 3000 м три республиканских «Бреге-19» (Breguet XIX), которых сопровождали несколько истребителей «Ньюпор-52». Дегуаль сбил «Бреге-19» Франциско Портило Ортеги (Francisco Portillo Ortega), Аввико отправил на землю второй «Бреге-19», а на счету Патриарки был «Ньюпор-52», пилот которого — Карлос Колом Молинер (Carlos Colom Moliner) — погиб.

Вскоре после этого капитан Морато, серженте Буффали и серженте Чианезе в районе Талаверы встретили еще три «Бреге-19» и четыре «Ньюпора-52». В ходе завязавшегося боя Морато сбил истребитель испанца Антонио Андреса Паскуаля (Antonio Andres Pascual)<sup>2</sup>, а Буффали — «Ньюпор» добровольца Олоффа Картрайта (Oloff de Wett Pamo Cartwright). Оба пилота погибли.

Вечером того же дня «Фиаты» соттененте Франкеши и серженте Маджистрини сопровождали Ju-52/3m, который должен был сбросить бомбы на позиции республиканцев восточнее Талаверы. На подходе к цели их перехватили три «Ньюпора-52» и два «Девуатина-372». Итальянские пилоты разделились: Маджистрини вступил в бой с «Ньюпорами», а Франкеши — с «Девуатинами». Они смогли подбить по одному истребителю, после чего оставшиеся повернули обратно и «Юнкерс» смог выполнить свою задачу.

«Ньюпор», подбитый Маджистрини, совершил вынужденную посадку между Талаверой и Мадридом, на территории, контролируемой республиканцами. Его пилотировал Джузеппе Кризай (Giuseppe Krizaj)<sup>3</sup>, с которым Маджистрини в 1930 г. учился в одной авиашколе.

---

<sup>1</sup> Его обычно называли сокращенным именем — Талавера.

<sup>2</sup> Это была уже пятая победа Морато, и он стал первым асом в ходе гражданской войны в Испании.

<sup>3</sup> Родился 13.03.1903 г. в словенской семье, жившей в местечке Каприва-дель-Карсо (Capriva del Carso), недалеко от г. Гориция. С юности он симпатизировал сторонникам независимости Словении и охотно посещал их собрания. 04.12.1929 г. Кризай поступил на службу в Реджиа Аэронаутику и 12.06.1930 г. получил лицензию военного летчика. В звании серженте он был включен в состав 3<sup>о</sup> Stormo и налетал на истребителе CR.20 около 120 часов. В сентябре 1931 г. Кризай, вероятно из-за своего словенского происхождения, был неожиданно уволен из Реджиа Аэронаутики. Он безуспешно пытался найти работу в

13 сентября капитан Морато, сержанте Баширотто и сержанте Патриарка патрулировали в районе Талавера — Толедо. Полет проходил спокойно, и итальянцы уже собирались возвращаться на свой аэродром, когда увидели в пятистах метрах ниже два «Бреге-19», которых сопровождали два «Ньюпора-52» и «Девуатин-372». Баширотто быстро сбил один «Ньюпор», и его пилот — Карлос Коломб (Carlos Colomb)<sup>1</sup> — был вынужден выпрыгнуть на парашюте. Тем временем сержанте Патриарка вступил в бой со вторым «Ньюпором». Он затем вспоминал:

*«Я стикировал на истребители, но мой огонь был неточным. Один из них развернулся влево и зашел мне в хвост. Я попробовал оторваться, но этот товарищ знал, как летать и как вести бой! Он снова атаковал меня, и я опять заложил вираж. На сей раз так резко, что вся кровь устремилась к голове и я на мгновение ослеп. Так или иначе, но я смог выровнять самолет и он проскочил прямо передо мной, а я начал петлю, чтобы занять позицию сверху него.*

*Теперь я знал, что это был не рядовой пилот и не обычный летчик. Внезапно я понял — это был Феликс Уртуби, ответственный*

---

качестве пилота и, в конце концов, решил бежать в Югославию. Числясь в резерве, Крицай должен был время от времени подтверждать свою летную квалификацию, совершая несколько тренировочных полетов. 25.06.1932 г. он на самолете Fiat SA.1 поднялся с аэродрома Кампоформидо. Крицай пересек итало-югославскую границу и, израсходовав практически все горючее, приземлился около Любляны. Югославские власти предоставили ему политическое убежище, а затем в 1935 г. Крицай был принят на службу в югославскую Королевскую авиацию. В августе 1936 г. Крицай отправился в Испанию, чтобы воевать на стороне республиканцев. 15.10.1936 г. в районе городка Сан-Марти-де-Вальдегльесьяс (San Martin de Valdeiglesias), в 59 км западнее Мадрида, его «Девуатин-372» был сбит «Фиатом» капитана Гарсия Морато. Раненый Крицай выпрыгнул на парашюте и на следующий день был взят в плен. Сначала он находился на лечении в больнице в г. Талавера, а после излечения — в тюрьме в г. Саламанка. 29.07.1937 г. его вместе с двумя испанскими пилотами обменяли на четырех пленных итальянских летчиков. В апреле 1938 г. Крицай вернулся в Югославию. В 1941 — 45 гг. он служил в составе советской авиации и в 1945 г. в звании капитана вступил во вновь созданную югославскую авиацию. Джузеппе Крицай погиб в 1948 г., когда его Як-3 в сложных метеоусловиях врезался в склон горы около г. Илирска-Бистрица (Ilirska Bistrica), в 57 км юго-западнее Любляны.

<sup>1</sup> Погиб 17.09.1939 г., когда в ходе боя его самолет столкнулся с CR.32.

ный за смерть Монико! Если до этого я испытывал волнение, то теперь словно прохладная волна прошла по моему телу.

Он тоже начал выполнять петлю, и я, осторожно снизив обороты двигателя, приблизился к нему снизу. Мы были теперь так близко, что я мог видеть свои попадания в нескольких дюймах ниже втулки его винта. Я знал, что теперь вопрос лишь нескольких долей секунды, и когда увидел дым и пламя, появившиеся из топливного бака в его крыле, понял, что одержал свою вторую победу.

Как я полагаю, он видел надпись «MONICO PRESENTE» и понимал, что я хочу сбить его любой ценой. Сознательно направив свой самолет, он ударил левым крылом по моей верхней плоскости. Я свалился в штопор, в то время как горящий самолет Уртуби стремительно падал вниз. Я не испытывал никакой симпатии к Феликсу Уртуби, но мысленно отсалютовал ему как отважному истребителю и большому летчику».

Феликс Уртуби погиб, а Патриарка все же успел выпрыгнуть на парашюте и попал в плен к республиканцам:

«Я думал, что приземлился позади позиций повстанцев<sup>1</sup>. Однако внезапно понял, что нахожусь на нейтральной территории! Вокруг меня свистели пули и, отстегнув привязные ремни, я спрятался в воронку от снаряда. Когда стрельба затихла, я попробовал переползти в том направлении, где, по моему мнению, находились позиции повстанческой армии. Вместо этого в одной из следующих воронок я лицом к лицу столкнулся с несколькими вражескими солдатами, посланными на мои поиски.

Теперь я мог повторить судьбу Монико. Меня привели в небольшой дом позади линии фронта, где тщательно обыскали всю мою одежду, включая даже ботинки. Я почувствовал довольно специфическое чувство облегчения, когда мне сказали, что на следующее утро меня расстреляют. Через короткое время меня со связанными руками посадили в автобус и под сильной охраной повезли в Мадрид».

Патриарку доставили для допроса в здание министерства авиации и военно-морского флота в Мадриде: «Увидев меня, республиканский генерал саркастически усмехнулся: «Солдат удачи! Я думал, что вы все умерли еще вместе с конквистадорами!» Я ска-

---

<sup>1</sup> Имеются в виду франкистские части.

зал: «Я понимаю, что завтра на рассвете должен быть казнен. Может быть, Вы будете достаточно щедры на телеграмму моему отцу? Я скажу его адрес и имя. Я — американец и вступил в Испанский иностранский легион под вымышленным именем «Чезаре Бокколари». Я не хотел, чтобы он волновался».

Это не было выдумкой человека, отчаянно пытающегося оттянуть свою смерть. Летчик-истребитель Реджиа Аэронаутики серженте Винченцо Патриарка действительно был полноправным гражданином США. Именно это обстоятельство и спасло ему жизнь.

Патриарка родился в 1914 г. в Нью-Йорке в бедной итальянской семье. Он с детства мечтал стать пилотом и регулярно ходил из Бронкса, где жила его семья, на аэродром на о. Лонг-Айленд, чтобы посмотреть на самолеты. Полный курс обучения в частной авиашколе стоил две тысячи долларов, но его семья не имела таких денег. В 17 лет Винченцо начал работать в нью-йоркском яхт-клубе, и ему удалось скопить немного денег. Помог и отец, сочувствовавший желанию сына стать летчиком. Собранных денег хватило на 20-часовой курс летной подготовки, что было минимумом для получения лицензии пилота частного самолета. Однако, когда Винченцо уже собирался сдавать экзамен на лицензию, американское правительство неожиданно изменило условия ее получения и повысило минимум с 20 до 50 часов. Это была настоящая трагедия, поскольку денег на дополнительные тридцать часов уже было просто неоткуда взять.

Летом 1933 г. в руки Патриарки случайно попал авиационный журнал. Листая его, он наткнулся на объявление, поразившее его как удар молнии: «Сыновья итальянцев, живущих за границей, могут пройти бесплатную летную подготовку в итальянских авиашколах. За деталями обращайтесь к итальянскому консулу в Вашей стране». На следующее утро Патриарка уже стоял у дверей итальянского консульства, приехав задолго до его открытия. Когда консул принял его, Патриарка так был возбужден, что едва мог говорить.

В ноябре 1933 г. Винченцо Патриарка приехал в Рим, в министерство авиации, откуда его направили в авиашколу на аэродроме Гротталье (Grottaglie), в 17 км северо-западнее Таранто. Он стал первым из живших за границей итальянцев, откликнувшихся на предложение пройти летную подготовку в Италии. Получив лицензию пилота, Патриарка вступил в Реджиа Аэронаутику и сначала в 1935 — 36 гг. участвовал в войне с Эфиопией, а затем доб-

ровольцем отправился в Испанию. Интересно, что в это же время его младший брат Кармин служил в американском военно-морском флоте.

Первые две недели своего плена Патриарка просидел в подвале министерства авиации и военно-морского флота на авеню Свободы, а затем его перевезли в подвал старых казарм на бульваре Росалеса. Вот лишь некоторые выдержки из его воспоминаний о том времени:

*«В одну из ночей внезапно появились пять человек в черных комбинезонах и черно-красных беретах с буквами F.A.I. — Federation Anarquista Iberica. Один из них вытащил меня из камеры в коридор, где уже стоял небольшой стол. Они положили на стол несколько листов бумаги и сунули мне в руку карандаш, чтобы я подписал их. Когда я спросил, что в них, то единственный ответ, который я получал, был удар вшитовочным прикладом в лицо. Они начали кричать: «Делай что тебе говорят!», но я отказался подписывать.*

*На мгновение они замолчали, а затем тот, который, казалось, был их руководителем, начал задавать мне вопросы относительно размера авиации Франко, численности немцев и итальянцев, как их доставляли из Марокко — самолетами или кораблями? Я ответил: «Не знаю».*

*Я мог бы придумать и рассказать ему большую историю, но я был оглушен ударом вшитовочного приклада и не мог быстро сообразить...*

*В конце концов, после того, как мне несколько раз выкручивали руки и я получил множество ударов прикладами в живот и голову, я подписал эти бумаги. К этому времени я уже был так измучен, что даже не мог прочитать, что в них было написано. Как я предполагаю, это было заявление, в котором я «признавался» в том, что был направлен на службу к Франко итальянскими властями...*

*Только тот, кто проводил в темной камере день за днем, не зная, что может произойти — плохое или хорошее, может понять чувство отчаянной беспомощности, охватившее меня. Я спросил своих охранников: «Когда они придут за мной?» Они засмеялись: «Чисто, ты хочешь отправиться на бой быков?» «Бой быков» — так они называли расстрел...*

*Двумя днями позже, на рассвете, на меня надели наручники и посадили в автомобиль. Я подумал: «Наконец, время настало». Все, чего я хотел теперь, так это то, чтобы все произошло насколько возможно быстрее...*

*Я был помещен в Конде-Дюкуэ (Conde Duque), самых старых казармах в Мадриде. Охранник, который отводил меня в каме-*

ру, был пожилым человеком с детскими глазами. Когда он спинал с меня наручики, мои руки дрожали.

— Вы боитесь?

— Нет, это — неопределенность. Вы поступите по-христиански, если сможете выяснить, как скоро они покончат со мной.

— Они здесь вокруг не заботятся о христианских поступках, — сказал он горько.

Камера изобиловала крысами, тараканами, блохами и муравьями. Ночью, когда я лежал на тюке соломы, крысы бегали по мне. Я привык к ним, но спал редко. На мне все еще был летний летний комбинезон, а октябрь в Мадриде был холодным, и хлопковая ткань не позволяла согреться. Сквозь небольшое решетчатое окно, находившееся высоко в толстой каменной стене, проходил лишь узкий луч света. Я часто впадал в своего рода транс или оцепенение, мысленно переносясь в отцовский дом в Бронксе. Когда я приходил в себя, то был уверен, что схожу с ума.

Раз в неделю охранники приносили свечу и семь спичек, чтобы я мог увидеть лиску с пищевыми отходами и кувилн с водой, которые мне давали ежедневно. Только с записанной свечой я мог защитить свою пищу от крыс...

Я думаю, что единственной причиной, по которой я не сошел с ума, были люди, приходившие посмотреть на меня. В течение дня я почти никогда не был один. Дверь в мою камеру закрывалась стальной решеткой, и люди из узкого зала снаружи смотрели на меня сквозь прутья. Я походил на животное в звернице. Женщины не только смотрели. Они кричали и плевали в меня. Многие бросали камни вниз сквозь мое окно...

Два ночных охранника очень хорошо относились ко мне. Они иногда даже приносили мне хлеба, винограда и кофе, и это были единственные продукты, которые я получал. Они должны были быть очень осторожны, чтобы никто не увидел их...»

Поскольку случаи арестов американских граждан республиканцами стали нередкими, госдепартамент США предпринял энергичные шаги по нажиму на республиканское правительство. Американский посол в Мадриде Венделин (Wendelin) и генеральный консул Джонсон (Johnson) смогли встретиться с Патриаркой, и с этого момента его положение значительно улучшилось. Из камеры в подвале его перевели в гараж во внутреннем дворе казарм, разрешили мыться в корыте для лошадей, и каждый день около полудня кто-то

из сотрудников американского посольства приносил ему котелок с горячим супом, хлеб и фрукты. В конце концов, одной из ноябрьских ночей 1936 г. Винченцо Патриарка был передан представителям посольства США и затем вместе с другими американскими гражданами, освобожденными из республиканских тюрем, был на корабле отправлен в США<sup>1</sup>.

Тем временем боевые действия приобретали все больший размах. 15 сентября «Фиаты» из 1° Squadr. С.Т. нанесли штурмовой удар по аэродрому республиканцев, уничтожив на земле два «Бреге-19». На следующий день сержанте Баширотто и капитан Морато в районе г. Навалькарnero (Navalcarnero), в 30 км юго-западнее Мадрида, подбили бомбардировщик «Потез-540» (Potez P.540)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Затем Патриарка вернулся в Италию и уже в 1937 г. приехал в Испанию и снова участвовал в боях. С ноября 1940 г. он служил в составе 356° Squadr. 21° Gr. С.Н., базировавшейся на аэродроме Каподичино (Capodichino), около Неаполя. Вечером 05.11.1941 г. двенадцать бомбардировщиков Виккерс «Веллингтон» (Vickers «Wellington») из 40 и 104 Sqn. RAF совершили налет на Королевский арсенал в Неаполе, и CR.42N из 356° Squadr. С.Н. поднялись в воздух. В 21.35 Патриарка перехватил «Веллингтон» R1066 из 40 Sqn. RAF и, израсходовав 408 12,7-мм патронов, сбил его. Двое членов экипажа бомбардировщика, включая его командира пайлэт-офицера Хатта (D. F. Hutt), успели выпрыгнуть на парашютах и попали в плен, а остальные погибли. Ответным огнем на «Фиате» Патриарки был поврежден киль, и, выработав все горючее, он приземлился на аэродроме Кагуа, в 27 км севернее Неаполя. Это была единственная победа Патриарки в ходе Второй мировой войны. После окончания войны он продолжал служить в ВВС Италии и летал сначала на поршневых P-51, а затем на реактивных истребителях «Вампир». Выйдя в отставку, Винченцо Патриарка жил в Неаполе, где и умер 25.12.1995 г.

<sup>2</sup> Сразу после начала гражданской войны республиканцы обратились к Франции с просьбой продать 50 бомбардировщиков «Потез-540». К 15.08.1936 г. в Испанию вместе с экипажами прибыли пять самолетов, а затем в сентябре — еще один. К 05.10.1936 г. четыре «Потеза» были сбиты, а два сильно повреждены и требовали ремонта. Большая часть французов вернулась домой, и потому, когда 15.10.1936 г. республиканцы получили еще шесть самолетов, их экипажи были составлены из испанцев и частично из советских летчиков. После того как Франция начала официально соблюдать нейтралитет по отношению к войне в Испании, военные поставки были заморожены, и республиканское правительство, внесшее аванс за пятьдесят «Потезов-540», смогло получить только четырнадцать.

Поврежденный самолет смог совершить вынужденную посадку на территории, занятой республиканскими частями.

Утром 16 сентября соттененте Франкешти, Мантелли и серженте Чианезе в ходе патрульного полета атаковали над Талаверой три «Девуатина-372». Мантелли и Чианезе сбили два республиканских истребителя, один из которых принадлежал американскому добровольцу Донерти (Donerty). Тем временем Франкешти устремился в погоню за третьим «Девуатином». Поскольку горючего оставалось уже немного, первые два пилота вернулись на аэродром Касерес, надеясь, что и Франкешти сделает то же самое, однако он так и не вернулся на аэродром. Потеряв ориентировку и выработав все горючее, он совершил вынужденную посадку на республиканской территории. Джорджио Франкешти был захвачен в плен и на следующий день расстрелян<sup>1</sup>.

18 сентября соттененте Мантелли сбил над Талаверой еще один «Девуатин-372». 22 сентября итальянские пилоты в ходе боев в районе Толедо записали на свой счет еще четыре республиканских самолета. Серженте Буффали сбил «Бреге-19» и «Девуатин-372», капитано Дегуаль — «Бреге-19» и марешалилло Ди Монтегначчо<sup>2</sup> — еще один «Девуатин-372».

22 сентября капитано Дегуаль, марешалилло Ди Монтегначчо и серженте Буффали в районе г. Махеда (Mageda), в 69 км юго-западнее Мадрида, встретили четыре «Бреге-19», которых сопровождали три истребителя «Луара-46» (Loire 46C)<sup>3</sup>. В ходе 15-минутного боя

---

<sup>1</sup> Родился 17.06.1911 г. в Риме. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

<sup>2</sup> Родился 30.07.1910 г. в местечке Трикесимо (Tricesimo), недалеко от г. Удине. После того как в начале 1937 г. была сформирована XVI<sup>o</sup> Gr. С.Т., Ди Монтегначчо летал в 26<sup>o</sup> Squadr. в составе 2-го звена под командованием тененте Риччи. В ходе боев он одержал 14 личных побед и был награжден Серебряной медалью за военную доблесть.

<sup>3</sup> По распоряжению французского премьер-министра Пьера Кота (Pierre Cot) из состава истребительной группы, базировавшейся на аэродроме Шатр, республиканской авиации были переданы шесть самолетов Loire 46C с бортовыми номерами N-088 — N-093. В течение 05 — 07.09.1936 г. пять из них прибыли в Барселону, а шестой несколько задержался из-за повреждений, полученных во время промежуточной посадки в Тулузе. В Испании истребители получили бортовые номера 1 — 6 и были распределены между 2-й эскадрилей «Лафайет» и 11-й группой.

Дегуаль сбил один «Бреге», а Буффали и Ди Монтегначчо — по одному истребителю, при этом «Луару», упавшую северо-восточнее Македы, пилотировал английский летчик-доброволец.

25 сентября 1<sup>о</sup> Squadr. С.Т. перелетела на аэродром Талавера, чтобы поддержать наступление франкистских войск на Толедо и затем на Мадрид. В тот же день четыре «Фиата» во главе с капитано Дегуалем прикрывали Ju-52/3m, когда тех попытались атаковать пять республиканских истребителей. В ходе короткого боя серженте Презель сбил «Девуатин-372» и «Луару-46С», а маршиалло Ди Монтегначчо — еще одну «Луару». Вскоре после этого другой патруль «Фиатов» встретил три «Бреге-19» и серженте Виварелли подбил один из них.

На счету серженте Баширотто и испанского капитана Анхеля Саласа Ларрасабалы (Angel Salas Larrazabal)<sup>1</sup> был бомбардировщик «Потез-540» №4219 «F», носивший персональное наименование «Аqui le espero» («Жду вас здесь»). Он поднялся с аэродрома Хетафе (Getafe), в 10 км южнее Мадрида, чтобы нанести бомбовый удар по франкистским войскам около Толедо. «Потез» практически вертикально врезался в землю около местечка Риельвес (Rielves), в 60 км юго-западнее Мадрида, и весь его экипаж погиб. Согласно некоторым данным, в результате падения погибли лишь оба пилота бомбардировщика — капитан Хоакин Мелладо Паскуаль (Joaquín Mellado Pascual) и тенiente Морено (Moreno), а остальные трое членов экипажа — бортстрелок Хосе Бреа Экспозито (Jose Brea Exposito) и бортмеханики Николас Лорес Родригес (Nicolas Lopez Rodriguez) и Антонио Гонзалес Флорес (Antonio Gonzales Flores) — застрелились позднее, не желая сдаваться в плен франкистам.

26 сентября серженте Презель сбил в районе Толедо республиканский истребитель, который пилотировал Рафаэль Пена Дуго (Rafael Pena Dugo).

Тем временем поставки итальянских самолетов расширялись, и вслед за SM.81 и CR.32 в Испанию прибыли десять легких

---

<sup>1</sup> Вместе с капитаном Морато и тенiente Хулио Сальвадором Диас-Бенхумеа (Julio Salvador Diaz-Benjumea) он образовал испанское звено в составе 1<sup>о</sup> Squadr. В ходе гражданской войны Салас одержал 16 побед, а Сальвадор — 23. Затем они оба в 1941 — 42 гг. участвовали в боях на Восточном фронте, где Салас добавил на свой счет еще шесть побед, а Сальвадор — две.



**Пилоты 1° Squadr. С.Т. позируют  
около сбитого бомбардировщика «Потез-540» №4219 «F»,  
25.09.1936 г.**



**Пилоты 1° Squadr. С.Т.  
около обломков сбитого истребителя «Луара-46С»,  
второй справа — сержанте Раффаэле Чинезе,  
сентябрь — октябрь 1936 г.**

бомбардировщиков Romeo Ro.37bis. В октябре в Испанию была доставлена очередная партия из пятнадцати CR.32, что позволило сформировать 3° Squadг. Три эскадрильи образовали I° Gr. С.Т., которая получила название «Кукарача» («La Cucaracha»), что в переводе с испанского означало «таракан». Сами же CR.32, которые в Италии имели официальное название «Фреччия» («Frecchia»), т. е. «стрелка», испанцы прозвали «Чирри» («Chirti») — «сверчок».

25 октября капитан Морато, марешалло Ди Монтегначчо и серженте-маджоре Презель патрулировали над линией фронта в районе г. Илвескас (Illescas), в 35 км юго-западнее Мадрида. Через некоторое время они увидели шесть республиканских истребителей: три «Луары-46С», «Девуатин-500», «Спад» и «Фьори», которые сопровождали пять «Бреге-19» и один «Потез-540». Сначала «Фиать» атаковали бомбардировщики, заставив их сбросить бомбы на своей территории и повернуть обратно. Получивший повреждения «Потез» затем упал восточнее Мадрида. Морато попытался сбить один из «Бреге», но его атака закончилась безрезультатно.

Тем временем Презель сбил одну «Луару» и устремился вслед за «Девуатином», но из-за возникших перебоев в работе двигателя должен был оставить его. Ди Монтегначчо начал преследовать «Спад», уходивший в сторону Мадрида, и, в конце концов, сбил его. Республиканский истребитель упал прямо на летное поле аэродрома Хетафе, в 10 км южнее Мадрида.

30 октября во время облета одного из вновь собранных CR.32 серженте Джузеппе Руззин (Giuseppe Ruzzin)<sup>1</sup> из I° Squadг. С.Т. в районе аэродрома Таблада неожиданно встретился с двумя бомбардировщиками СБ. Открыв огонь с большой дистанции, он тем не менее смог повредить один из них.

1 ноября I° Gr. С.Т. перелетела на аэродром Торрихос (Torrijos), в 70 км юго-западнее Мадрида. Утром 4 ноября франкистские войска возобновили наступление на Мадрид, прерванное в конце октября. Они активно использовали авиацию и танки, в результате чего республиканские части, представлявшие собой в основном

---

<sup>1</sup> Родился 25.04.1916 г. в местечке Спрезиано (Spresiano), в 13 км севернее Тревизо. В сентябре 1936 г. он под псевдонимом Джакомо Грасси (Giakomo Grassi) прибыл в Испанию. К этому моменту его общий налет составлял только 112 часов.

вооруженные отряды различных политических партий и движений, были деморализованы и начали беспорядочно отступать. Уже через три часа франкистам удалось овладеть г. Хетафе, находившимся всего в 10 км южнее испанской столицы. Фактически от почти неминуемого развала фронт спасли советские танки Т-26, бывшие единственным резервом республиканского командования. Контратаковав в районе г. Фуэнлабрада (Fuenlabrada), в 17 км юго-западнее Мадрида, советские танкисты смогли уничтожить марокканский пехотный батальон и семь орудий.

В тот же день «Фиаты» из 1<sup>о</sup> Gr. С.Т. прикрывали испанские Ju-52/3m во главе с капитаном Луисом Пардо (Luis Pardo), которые должны были совершить очередной налет на Мадрид. Самолеты пересекли р. Мансанарес, огибающую город с юго-запада, и легли на боевой курс, направляясь к центру испанской столицы. В этот момент их сверху неожиданно атаковали И-15<sup>1</sup>, которые пилотировали советские летчики. После того как практически сразу же был сбит «Юнкерс» капитана Аугусто Агирре (Augusto Aguirre), остальные бомбардировщики, сбросив бомбы, повернули обратно к линии фронта. Вскоре был подбит еще один Ju-52/3m, пилот которого все же смог дотянуть до своей территории и посадить горящий самолет в районе местечка Эскивьяс, в 34 км южнее Мадрида.

Тем временем «Фиаты», прикрывая отход «Юнкерсов», вели над Мадридом ожесточенный бой с Чато («Chato»)². Итальянцы потеряли два истребителя. Оба пилота — капитано Гольярдо Моска (Goliardo Mosca)³ и получивший ранение тененте Пуппи (Puppi) — успели выпрыгнуть на парашютах. Сильным восточным ветром их отнесло к линии фронта, и они опустились на землю уже в расположении марокканских частей.

---

<sup>1</sup> В сентябре 1936 г. республиканская авиация через третьи страны получила советские скоростные бомбардировщики СБ, а затем в октябре уже напрямую из СССР начались массовые поставки истребителей. Только в течение 13 — 16 октября в Картахену на кораблях в разобранном виде были доставлены 53 истребителя И-15.

<sup>2</sup> Так республиканцы называли И-15, что в переводе с испанского означало «курносый». Другой советский истребитель И-16 республиканцы прозвали «мухой» («Moska»), а франкисты — «крысой» («Rata»).

<sup>3</sup> В Испании имел псевдоним Масса («Massa»).

Со своей стороны, итальянцы подбили И-15 лейтенанта Михаила Воронова. Понимая, что самолет может упасть на городские кварталы, тяжелораненый Воронов попытался дотянуть на горящем «Чато» до стадиона, находящегося на северо-западной окраине Мадрида в районе университетского городка. Однако через несколько секунд двигатель заглох и истребитель начал падать. Практически над крышами домов легчик смог выровнять И-15 и приземлиться на авеню Кастьяно. Самолет, зацепив крылом за афишную тумбу, врезался в стену дома и развалился на части. Когда местные жители вытащили Воронова из-под обломков «Чато», он был еще жив. Несмотря на все усилия врачей, спасти его не удалось, и 8 ноября он скончался<sup>1</sup>.

В тот же день — 4 ноября — шесть «Фиатов» из I° Gr. С.Т. в районе местечка Илескас (Ilescas), в 35 км юго-западнее Мадрида, попытались атаковать группу бомбардировщиков СБ, которая направлялась к линии фронта. Однако при этом итальянцы не заметили девятку И-15, прикрывавшую бомбардировщики сверху, и заплатились за это. Внезапной атакой «Чато» сбили сразу три CR.32. Серженте-маджиоре Джованни Баттиста Маджистрини погиб<sup>2</sup>, а капитано Маккаджо (Massagno) успел выпрыгнуть на парашоте и попал в плен. Однако судьба на этот раз была благосклонна к Маккаджо и уже той же ночью республиканцы обменяли его на одного из сбитых и попавших в плен советских пилотов. Третий пилот — командир I° Squadr. С.Т. капитано Винченцо Дегуаль — получил ранение, но все же смог на горящем «Фиате» дотянуть до линии фронта и совершить вынужденную посадку уже в расположении франкистских войск<sup>3</sup>.

5 ноября 1936 г. девять CR.32 во главе с капитано Маккаджо вылетели на патрулирование в район Мадрида. Внезапно серженте Чианезе и Авико, летевшие в качестве ведомых в звене Маккаджо, заметили позади внизу группу из пятнадцати республиканских истребителей. Это были И-15, прикрывавшие два бомбарди-

---

<sup>1</sup> Лейтенант М. Воронов был 11.11.1936 г. похоронен в Мадриде и затем в 1937 г. посмертно награжден орденом Красного Знамени.

<sup>2</sup> Родился 20.10.1911 г. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

<sup>3</sup> Раненый Дегуаль вернулся в Италию, а вместо него командиром I° Squadr. был назначен капитано Таркисно Фажани (Tarcisio Fagnani).

ровщика «Потез-542». Поскольку «Фиаты» не были оснащены радиостанциями, то Чианезе и Аввиго начали энергично качать крыльями самолетов, надеясь привлечь внимание своего командира. Однако капитано Маккаджо не обращал никакого внимания на них, а внимательно осматривал небо впереди себя вместо того, чтобы хоть раз оглянуться назад.

Тем временем И-15 уже приблизились на опасную дистанцию, и потому Чианезе и Аввиго обогнали «Фиат» Маккаджо, продолжая энергично покачивать крыльями, но тот по-прежнему не замечал противника. Перед пилотами встал выбор: оставаться вместе со своим ведущим и тем самым стать мишенью для республиканцев или, пока еще не было поздно, попытаться самим занять удобную позицию для атаки. Чианезе и Аввиго выбрали последнее и, оставив Маккаджо, начали набирать высоту в сторону солнца.

В результате Маккаджо, слишком поздно заметивший противника, практически сразу был сбит. Он получил ранение в ногу, но все же успел выпрыгнуть на парашюте. Маккаджо попал в плен, где у него вскоре началась гангрена. От смерти его спасло лишь вмешательство итальянцев<sup>1</sup>, сражавшихся на стороне республиканцев, правда, ногу ему все же пришлось ампутировать<sup>2</sup>.

После боя пилоты I<sup>o</sup> Gr. С.Т. заявили, что сбили семь И-15 и один «Потез-542», однако республиканцы, вероятно, потеряли лишь один И-15 лейтенанта П. А. Митрофанова. Советский летчик выпрыгнул из горящего самолета, но из-за малой высоты парашют не успел раскрыться, и он погиб<sup>3</sup>. В то же время, согласно бюллетеню республиканцев, были уничтожены пять «Фиатов», но фактически I<sup>o</sup> Gr. С.Т. потеряла только два CR.32 — капитано Маккаджо и тененте Пиколи (Picoli).

---

<sup>1</sup> Среди них был Джузеппе Ди Витторио (Giuseppe Di Vittorio), который после окончания Второй мировой войны стал главой итальянской Конфедерации труда.

<sup>2</sup> Весной 1939 г. в Генуе состоялась встреча итальянских пилотов, участвовавших в боях в Испании. На ней присутствовал и вернувшийся из плена капитано Маккаджо, который заявил, что Чианезе и Аввиго предали его, бросив в том бою. В ответ Чианезе, вообще не отличавшийся дипломатичностью, напомнил Маккаджо первое правило истребителей — всегда смотреть назад.

<sup>3</sup> Похоронен в Мадриде и в 1937 г. был посмертно награжден орденом Красного Знамени.

6 ноября около 14.00 пять «Фиатов» из 1<sup>о</sup> Гг. С.Т. атаковали над Мадридом семерку И-15. Согласно итальянским данным, в ходе боя были сбиты два республиканских истребителя, что, однако, не подтверждается сведениями противоположной стороны. Вероятно, оба «Чато» получили лишь повреждения и смогли вернуться на аэродром. Сами же итальянцы в тот день в районе Талаверы потеряли один CR.32, его пилот — капитано Ларраури (Larrauri) — погиб.

Днем 9 ноября четырнадцать «Фиатов» из 1<sup>о</sup> Гг. С.Т. прикрывали группу из пятнадцати Ro.37bis, когда над Мадридом их атаковали две эскадрильи И-15 и И-16<sup>1</sup>. В ходе боя были сбиты два CR.32 и два Ro.37bis, но и итальянцы не остались в долгу, отправив на землю два республиканских истребителя. Первым был сбит И-16, пилот которого — капитан С. Ф. Тархов — успел покинуть горящий самолет. Однако, когда он на парашюте медленно опускался на городские кварталы Мадрида, по нему неожиданно начали стрелять ополченцы из отрядов народной милиции<sup>2</sup>, наблюдавшие за боем. Большинство из них искренне считали, что сбитыми пилотами могут быть только испанцы, итальянцы или немцы, воюющие на стороне Франко. В результате Тархов получил четыре пулевых ранения и 23 ноября скончался в одном из мадридских госпиталей<sup>3</sup>.

Вторым сбитым республиканским истребителем был «Чато», который пилотировал командир 2-й эскадрильи капитан П. В. Рычагов. Он тоже выпрыгнул на парашюте, но, в отличие от Тархова, для него все закончилось благополучно, и он невредимым опустился на одну из мадридских улиц<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> 25.10.1936 г. в порт Аликанте на советском пароходе «Комсомо́л» были доставлены в разобранном виде около пятидесяти И-16.

<sup>2</sup> По некоторым данным, среди них был и известный советский журналист Михаил Кольцов, находившийся тогда в Мадриде.

<sup>3</sup> Сергей Федорович Тархов родился 08.10.1909 г. В 1928 г. он окончил Оренбургскую военную авиашколу, а в 1934 г. — Высшую авиационную летно-тактическую школу. Прибыл в Испанию в октябре 1936 г. под псевдонимом Антонио и, по различным данным, успел одержать от четырех до шести побед. Посмертно ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Похоронен в Мадриде.

<sup>4</sup> Павел Васильевич Рычагов родился 02.01.1911 г. В 1931 г. он закончил Борисоглебскую военную авиашколу. В октябре 1936 г. капитан Рычагов прибыл в Испанию под псевдонимом Пабло Паланкар и был назначен командиром 2-й эскадрильи И-15. В боях в районе Мадрида

Однако в тот же день трагический инцидент с расстрелом республиканцами собственного сбитого пилота повторился. В очередном бою над западными окраинами Мадрида итальянские «Фиаты» сбили еще один И-15. Его пилот — испанец тенiente<sup>1</sup> Фернандо Вилтара (Fernando Viltara) — успел покинуть горящий самолет. Однако, как только купол парашюта раскрылся, по летчику сразу же открыли огонь с земли, и Вилтара опустился на землю уже мертвым.

Эти два случая привели к тому, что командующий обороной Мадрида генерал Миаха (Miaja) издал специальный приказ. В нем он под угрозой тюремного заключения запретил стрелять в летчиков, покинувших сбитые самолеты на парашютах. Правда, при этом в приказе Миахи особо подчеркивалось, что это необходимо лишь потому, что *«сбитые вражеские пилоты могут обладать ценными сведениями для командования Республики»*.

Утром 13 ноября франкистская авиация попыталась совершить очередной налет на Мадрид. По плану первой к городу в сопровождении трех CR.32 должна была приблизиться тройка итальянских легких бомбардировщиков Ro.37bis. В их задачу входило отвлечь на себя внимание противника, поскольку вслед за ними над городом должна была появиться основная группа из пяти Ju-52/3mg во главе с обер-лейтенантом Рудольфом фон Моро (Rudolf von Moreau) и трех испанских He-46, которых сопровождали девять He-51 из 4.J/88 «Легиона «Кондор». Кроме того, бомбардировщики должны были прикрывать еще девять CR.42 — шесть итальянских во главе с капитано Моска и три испанских во главе с капитаном Морато.

---

он одержал шесть побед, и 31.12.1936 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза. По возвращении из Испании карьера Рычагова стремительно пошла вверх, и в 30 лет он стал генерал-лейтенантом авиации. В начале 1941 г. Рычагов был арестован органами НКВД. В конце октября 1941 г. немецкие войска уже вплотную подошли к Москве и из нее началась эвакуация правительственных учреждений. Одновременно встал вопрос, как быть с группой арестованных генералов, содержащихся в Центральном следственном изоляторе НКВД. Решение оказалось простым и в полном соответствии с духом того времени — 28.10.1941 г. все они, включая Рычагова, были расстреляны.

<sup>1</sup> Звание тенiente (teniente) в испанской авиации соответствовало званию тененте в Реджиа Аэронаутике.



**Пилоты 1° Gr. С.Т. перед вылетом,  
аэродром Торрихос, ноябрь 1936 г.**



**В центре — капитано Гарсия Морато,  
справа — сержанте Раффаэле Чинанезе,  
аэродром Торрихос, ноябрь 1936 г.**

Однако на практике все пошло не по плану. Итальянцы запоздали со взлетом, и в результате основная группа, поднявшаяся с аэродрома Авила (Avila), в 90 км северо-западнее Мадрида, первой вышла к городу. Ее приближение не осталось незамеченным республиканскими постами воздушного наблюдения, и в результате над западной окраиной города, в районе парка Каса де Кампо (Casa de Campo), «Юнкерсы» встретились с двумя шестерками И-15, которые пилотировали советские летчики. В то же время итальянская группа над северной окраиной Мадрида случайно встретилась на пересекающихся курсах с двумя звеньями И-15, которые сопровождали к линии фронта группу «Бреге-19». Пока немецкие и итальянские бомбардировщики, поспешно сбросив бомбы, уходили обратно, на высоте около 1500 м между истребителями завязался бой.

Затем обе стороны, как это бывало уже раньше, представили различные сведения о своих потерях и победах. Пилотам 4.И/88 были засчитаны четыре победы, итальянцы претендовали на три и по одному И-15 были на счету Морато и Сальвадора. Трудно сказать, насколько это соответствовало действительности, во всяком случае имеются данные, что в тот день республиканская авиация потеряла над Мадридом, по крайней мере, три «Чато» и один «Бреге-19». По одному И-15 записали на свой счет сержанте Баширотто и тененте Коррадо Риччи (Corrado Ricci)<sup>1</sup>, для которых это были соответственно вторая и первая личные победы.

С другой стороны, согласно республиканскому бюллетеню, 13 ноября были сбиты пять франкистских самолетов. Известно, что в том бою были подбиты два «Фиата» из 1° Gr. С.Т. Капитано Моска получил тяжелое ранение, но все же смог дотянуть до аэродрома Талавера<sup>2</sup>. В результате аварийной посадки истребитель

---

<sup>1</sup> Родился в 1912 г. В 1931 г. он вступил в Реджиа Аэронаутику и после летной подготовки служил сначала в 79° Squadr. 6° Gr. 1° Stormo С.Т., а затем в 153° Squadr. 3° Gr. 6° Stormo С.Т. 03.11.1936 г. тененте Риччи под псевдонимом Рокка («Росса») прибыл в Испанию и был включен в состав 3° Squadr. Он летал на CR.32 «3-5», на капоте которого были нанесены его инициалы — CR.

<sup>2</sup> Гольярдо Моска родился 02.08.1906 г. в г. Тирано (Tirano), в 110 км северо-восточнее Милана. 19.12.1936 г. он скончался от полученного тяжелого ранения и посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

получил сильные повреждения и уже не подлежал восстановлению. Второй же CR.32, который пилотировал тененте Луиджи Мариотти (Luigi Mariotti)<sup>1</sup>, смог совершить благополучную посадку в районе аэродрома Хетафе, в 10 км южнее Мадрида.

14 ноября на подходе к Мадриду три патрульных И-15 перехватили шестерку SM.81, которых сопровождали два звена «Фиатов» из I° Gr. С.Т. Увидев «Чато», пилоты бомбардировщиков сразу же повернули обратно, а между истребителями завязался бой. Итальянцам удалось сбить один И-15, и его пилот — старший лейтенант В. М. Бочаров, выпрыгнув на парашюте, опустился на землю в расположении франкистских войск.

15 ноября шестерка CR.32 из I° Gr. С.Т. над линией фронта была внезапно атакована сверху шестью И-16. В результате два «Фиата» были сбиты, а остальным пришлось срочно уходить на свою территорию.

Этот же день был отмечен в истории гражданской войны в Испании жутким эпизодом. Он оставил после себя много вопросов, некоторые из них не имеют, да и вряд ли могут иметь однозначный ответ. По вполне понятным причинам, которые станут ясны ниже, это событие не нашло отражения в официальных документах франкистской авиации, а также в воспоминаниях пилотов, воевавших на стороне Франко. Поэтому о том, что произошло в тот день, можно судить только по данным республиканцев и мемуарам советских летчиков, воевавших в Испании, которые, надо отметить, не всегда стыкуются друг с другом.

Так что же произошло 15 ноября 1936 г.? С франкистского бомбардировщика Ju-52/3m, летевшего под прикрытием девяти «Фиатов», над республиканской территорией на парашюте был сброшен деревянный ящик. По одним данным, это произошло над республиканским аэродромом Алькала-де-Энарес (Alcala de Enares), в 28 км северо-восточнее Мадрида, а по другим — над западными окраинами Мадрида. Опасаясь, что это какая-то особая мина,

---

<sup>1</sup> Затем в ходе Второй мировой войны он командовал 363° Squadr. 150° Gr. Aut. С.Т. и 9° Gr. С.Т. и одержал пять побед. Маджиоре Мариотти погиб 27.12.1944 г., когда его С.205V был сбит в районе г. Мойковач (Можковач) в Югославии. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

подойти к ящику сразу не решились и вызвали саперов. После того как его с необходимыми мерами предосторожности вскрыли, присутствующим открылось ужасающее зрелище — внутри находились два человеческих тела, изрубленные на куски.

Поверх останков лежала записка, успевшая пропитаться кровью. Согласно одним источникам, в ней было написано: *«Подарок от генерала Франко»,* а по другим — *«Этот подарок высылается для того, чтобы командующий воздушными силами красных знал, какая судьба ожидает его и всех большевиков!»*. Последний вариант указывает на то, что ящик, скорее всего, был сброшен над аэродромом Алькала-де-Энарес, где базировались И-15 и И-16, защищавшие Мадрид. На этих истребителях в то время в основном летали летчики-добровольцы, прибывшие из Советского Союза, что отнюдь не было секретом для франкистов.

Содержание записки не оставляло сомнений в том, что в ящике находились останки республиканских, а точнее советских, пилотов, которые были сбиты и попали в плен к франкистам. Но кому конкретно они принадлежали?

По официальной версии, это были Владимир Михайлович Бочаров<sup>1</sup> и Примо Анджелович Джибелли<sup>2</sup>, накануне не вернувшиеся из боевых вылетов. «Чато» старшего лейтенанта Бочарова был сбит в бою с «Фиатами» из 1° Gr. С.Т., а бомбардировщик «Потез-540» старшего лейтенанта Джибелли был подбит зенитным огнем во время налета на франкистские позиции в районе парка Каса де Кампо на западной окраине Мадрида и совершил вынужденную посадку за линией фронта<sup>3</sup>.

В то же время надо отметить, что имеет место и другая точка зрения на то, кому принадлежали изуродованные тела, вернее одно из них. Согласно воспоминаниям отдельных советских лет-

---

<sup>1</sup> В Испании имел псевдоним Хосе Антонио Галарсе («Jose Antonio Galarse»). 31.12.1936 г. ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

<sup>2</sup> Итальянский коммунист Примо Джибелли (Primo Gibelli) был кадровым офицером ВВС РККА и до прибытия в Испанию работал летчиком-испытателем в НИИ ВВС. 21.11.1937 г. ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

<sup>3</sup> По имеющимся данным, весь экипаж бомбардировщика, кроме Джибелли, был расстрелян на месте.

чиков, вместе с останками Бочарова в сброшенном ящике находились останки лейтенанта Карпа Ивановича Ковтуна<sup>1</sup>, который был сбит утром 13 октября в бою в районе Мадрида. Этой же версии придерживались и члены семьи Ковтуна. Они считали, что официальные советские власти «заменяли» его на итальянца Джибелли из политических соображений, рассчитывая использовать национальность последнего в пропагандистских целях.

Однако эта версия вступает в противоречие с воспоминаниями А. И. Гусева<sup>2</sup>, летавшего в Испании вместе с Ковтуном: *«Война без потерь не бывает, и погибают на войне по-разному. Для воюющего человека эта горькая истина не является откровением. Но есть потери, которые никак не укладываются в нашем сознании, сколько бы лет ни прошло. 13 ноября 1936 г. над Мадридом была сбита машина Кости Ковтуна.*

*Вообще-то Ковтуна звали Карпом, но он не любил это имя, и товарищи звали его Костей. Итак, при выходе из атаки на бомбардировщики наше звено было атаковано истребителями их прикрытия. Костина машина загорелась, и я перешел с места левого ведомого вправо, чтобы прикрыть его. Я видел, как целый и невредимый Костя вылез из кабины. Видел, как он прыгнул, открыл парашют. Видел, как его перевернуло вниз головой и как он выскользнул из ножных лямок. Очевидно, летчик по привычке не застегнул на груди карабин (Костя всегда грешил этим, объясняя, что лямки сковывают его движения в кабине). Пустой парашют ветер понес в сторону позиций мятежников, а еще живой Костя Ковтун падал на мадридскую мостовую. Я ходил за ним по стиралам до самых крыш...»*

---

<sup>1</sup> Родился 15.05.1908 г. в поселке Шарко-Бакумовка, ныне Панинского района Воронежской обл., в семье крестьянина. Окончил четыре класса, работал по найму, затем был членом и председателем сельсовета. В 1930 г. был призван в РККА и в 1933 г. окончил Ворошиловградскую военную авиашколу. В 1934 г. после курсов командиров звеньев был назначен командиром звена 109-й истребительной эскадрильи 36-й авиабригады.

<sup>2</sup> Родился 24.08.1910 г. В 1932 г. окончил Борисоглебскую военную авиашколу. В боях в Испании Гусев одержал четыре личных победы, и 14.11.1938 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Затем он участвовал в боях на Халхин-Голе, а в годы Великой Отечественной войны занимал должности командира авиадивизии и заместителя командира авиакорпуса. Умер 26.07.1978 г.

Из имеющихся описаний событий, произошедших 15 ноября 1936 г., трудно понять, в каком конкретно состоянии находились тела летчиков. Неизвестно, каким образом осуществлялась безусловно тяжкая процедура их опознания и проводилось ли патолого-анатомическое исследование останков. Скорее всего в условиях, когда ожесточенные бои шли в непосредственной близости от Мадрида и республиканское правительство, не рассчитывавшее удержать столицу, уже эвакуировалось в Валенсию, формальностями, необходимыми в подобных случаях, просто пренебрегли. Вероятно, это и стало основной причиной появления различных версий о принадлежности останков.

Останки обоих летчиков республиканцы на некоторое время перевезли в морг, где продемонстрировали иностранным корреспондентам. Фотографии, появившиеся затем во многих американских, английских и французских газетах, заставили генерала Франко назначить специальное расследование этого происшествия, которое, однако, не дало никакого результата.

В заключение рассказа о событиях 15 ноября 1936 г. хотелось бы отметить, что все гражданские войны в истории человечества были отмечены варварскими действиями обеих сторон. В этом отношении уже третья по счету гражданская война в Испании не была каким-то исключением. Достаточно вспомнить, что католических священников, поддерживавших националистов, сторонники республиканцев распинали прямо на дверях их храмов.

Кроме того, можно предположить, что жестокая казнь франкистами двух пленных советских летчиков была сознательным ответом на аналогичные действия республиканцев в отношении итальянца Эрнесто Монико, которого разъяренная толпа при помощи лошадей разорвала на части. Еще раз повторю, что это лишь предположение, но оно имеет право на существование хотя бы потому, что после 15 ноября ни одна из сторон больше не позволяла себе подобных действий в отношении попавших в плен пилотов.

16 ноября CR.32 из I° Gr. С.Т. встретили над Мадридом шестерку И-16 и шестерку И-15. Воспользовавшись своим преимуществом в высоте, итальянцы атаковали первыми. Им удалось сбить «Чато» капитана Рычагова, которому снова пришлось выпрыгнуть на парашюте, и один И-16, совершивший вынужденную посадку «на брюхо». Все «Фиаты» вернулись на аэродром Торрихос, и уже во время посадки тененте Джованни Беретта (Giovanni Beretta),

раненный в ходе боя, разбил свой истребитель. На следующий день итальянцы, внезапно атаковав шестерку И-16, сбили еще два истребителя. Пилот одного из них — лейтенант Дмитрий Павлов — погиб<sup>1</sup>.

19 ноября франкистская авиация провела массированный налет на Мадрид, в котором участвовало около пятидесяти бомбардировщиков — немецкие Ju-52/3mg и итальянские SM.81. Прикрывали их девять He-51 из J/88 «Легиона «Кондор» и шестнадцать CR.32 из 1° и 3° Squadr. 1° Gr. С.Т. Поднятые по тревоге И-15 и И-16 не успели помешать бомбардировщикам выполнить свою задачу, и в результате бомбежки в городе погибли около четырехсот человек.

Затем франкисты заявили, что им удалось сбить четыре истребителя, в т. ч. один И-16 был на счету тененте Риччи. В то же время республиканское министерство авиации подтвердило потерю только двух истребителей: одного И-15 и одного И-16. Тяжелораненый капитан Рычагов выпрыгнул на парашюте, а капитан Дмитрий Жеданов смог посадить свой горящий И-16, но в тот же день скончался от полученных ожогов<sup>2</sup>. Республиканцы, со своей стороны, претендовали на три франкистских бомбардировщика (по одним данным, это были Ju-52, а по другим — SM.81) и на три «Фиата».

Это был последний крупный воздушный бой в районе Мадрида. Погода испортилась, и в конце ноября — декабре 1936 г. случались лишь эпизодические стычки республиканских и франкистских самолетов, проходившие с переменным успехом для сторон.

В 15.30 1 декабря на аэродром Талавера пришло сообщение о том, что приблизительно в 8 км южнее замечена колонна республиканских войск. Была объявлена тревога, и все самолеты получили приказ подняться в воздух и атаковать противника. В тот момент «Фиат» сержанте Чианезе находился на заправке, которую пришлось прервать. Из-за поспешных действий наземного персонала довольно большое количество топлива пролилось и часть его попала даже в пилотскую кабину. В результате во время рулежки и взлета Чианезе должен был высунуть голову наружу, чтобы не задохнуться от паров бензина.

---

<sup>1</sup> В 1937 г. он был посмертно награжден орденом Красного Знамени.

<sup>2</sup> В 1937 г. он был посмертно награжден орденом Красного Знамени. Похоронен в Мадриде.

Спустя несколько минут Чианезе в паре с сержанте Баширотто обнаружил группу республиканских солдат, укрывшуюся в одном из домов около Талаверы. В ходе первой атаки Чианезе заметил сильный дым, появившийся из передней части «Фиата», но не придав этому большого значения, решив, что это следствие обильной смазки патронных лент пулеметов. Однако, когда во время повторного захода он снова нажал на спуск пулеметов, раздался резкий хлопок и вся носовая часть самолета, включая кабину, практически мгновенно была охвачена пламенем. Никакой речи о том, чтобы попытаться совершить посадку, не было. На высоте около 200 м Чианезе перевернул «Фиат» на спину и, расстегнув замки привязных ремней, вывалился из кабины.

К счастью для Чианезе, его парашют не пострадал от огня и успел раскрыться перед самой землей. Он опустился приблизительно в 5 км южнее Талаверы, и белый купол парашюта сразу же стал отличной мишенью для республиканцев, находившихся всего в трехстах метрах от него. Отстегнув подвесные ремни, Чианезе попытался спрятаться, но вскоре был найден и приведен в тот самый дом, который незадолго до этого обстреливал с воздуха. Согласно воспоминаниям Чианезе, республиканские солдаты уже собирались *«поиграть его головой в футбол»*, когда в дело вмешался испанский офицер, фактически спасший его от жестокой смерти<sup>1</sup>.

Тем временем Баширотто, вернувшись на аэродром, сообщил о случившемся с Чианезе. Спустя тридцать минут в воздух поднялся транспортный самолет DC-2 с десятком солдат, которые должны были найти и освободить Чианезе. Самолет на высоте око-

---

<sup>1</sup> Затем Чианезе был на автомобиле отправлен в Валенсию. По пути его несколько раз допрашивали различные высокопоставленные республиканские офицеры. Среди них, по воспоминаниям Чианезе, был и советский полковник, который интересовался тактикой действий итальянских летчиков-истребителей. На всех допросах Чианезе твердо придерживался инструкций, полученных перед отправкой в Испанию, и назывался своим псевдонимом Джиджилио. После прибытия в Валенсию Чианезе был помещен в местную тюрьму, где уже находились три пленных итальянских офицера: один в звании маджоре и два в звании соттененте. Там Чианезе столкнулся со странной ситуацией: итальянцы, воевавшие на стороне республиканцев, пытались всячески оскорбить и унижить его, а испанские солдаты, наоборот, делились с ним продуктами и сигаретами.

ло десяти метров несколько раз прошел над местом его приземления, но республиканцы, затаившись, ничем не выдали своего присутствия.

На следующий день — 2 декабря — в тот же район был послан самолет Ro.1. Когда самолет находился в районе городка Сан-Бартоломе-де-лас-Абьертас (San Bartolome de las Abiertas), в 18 км юго-восточнее Талаверы, у него неожиданно отказал двигатель. Летчик-наблюдатель Маттис (Mattis) успел выпрыгнуть на парашюте, а пилот сержанте-маджоре Дино Уго Ди Марцио (Dino Ugo Di Marzio) решил посадить самолет, у которого к тому же под фюзеляжем были еще подвешены бомбы. В результате Ди Марцио<sup>1</sup> погиб, а Маттис, хотя и получил тяжелые травмы, тем не менее остался жив и был взят республиканцами в плен. Надо заметить, что в некоторых источниках этот эпизод описывается противоположным образом: летчик-наблюдатель Ди Марцио, поддавшись панике, выпрыгнул на парашюте и разбился, а пилот Маттис, напротив, остался в самолете и смог посадить его, получив при этом тяжелые травмы.

1— 2 декабря в боевых действиях со стороны республиканской авиации впервые приняли участие советские штурмовики P-5CCC<sup>2</sup>, которыми была оснащена 15-я группа майора К. М. Гусева, действовавшая в тот момент с аэродрома Санта-Крус-де-ла-Сарса (Santa Cruz de la Sarsa), в 63 км юго-восточнее Мадрида. Сначала 1 декабря две девятки P-5CCC атаковали аэродром Велада (Velada), где базировались итальянские SM.81. В результате были уничтожены ангары и два бомбардировщика, находившиеся в них, еще десять самолетов получили различные повреждения.

На следующий день девять P-5CCC из 15-й группы снова появились над Веладой. На этот раз им удалось поджечь один и сильно повредить два SM.81, однако при этом зенитным огнем был сбит один самолет. Одновременно вторая девятка P-5CCC атакова-

---

<sup>1</sup> Родился 06.06.1910 г. в г. Пескара (Pescara), на побережье Адриатического моря. Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

<sup>2</sup> В конце ноября 1936 г. в Испанию на советских кораблях был доставлен тридцать один штурмовик P-5CCC (буквы CCC означали — скоростной, скороподъемный, скорострельный). В январе 1937 г. в порт Аликанте прибыл корабль, на борту которого находился 31 легкий бомбардировщик P-Z.

ла аэродром Талавера, но ее перехватили три «Фиата» из 1° Gr. С.Т., патрулировавшие в районе аэродрома. Итальянские пилоты заявили о шести сбитых самолетах, но после осмотра района боя были подтверждены лишь три победы, которые записали на счет соттененте Джузеппе Кенни. Со своей стороны, вернувшиеся республиканские летчики объявили о двух сбитых «Фиатах», но в действительности все итальянские истребители благополучно приземлились на своем аэродроме.

3 декабря тененте Риччи в паре с тененте Бернардино Серафини (Bernardino Serafini)<sup>1</sup> сбил над Мадридом бомбардировщик СБ, правда, надо заметить, что это не подтверждается данными республиканцев. На следующий день несколько республиканских Р-5ССС атаковали аэродром Торрихос, но были перехвачены патрульными «Фиатами». В результате два республиканских самолета были сбиты, при этом один из них был записан на счет серженте Баширотто.

6 декабря после вылетов в район Мадрида пилоты 3° Squadr. заявили о двух сбитых И-16. 7 декабря два «Фиата» из 1° Squadr., патрулировавшие над Торрихосом на высоте 3000 м, заметили семь республиканских СБ, летевших на небольшой высоте, и сразу же спикировали на них. Согласно итальянским данным, серженте Руззин и Баккара (Вассага) сбили по одному самолету и еще один СБ получил повреждения в результате атаки Руззина.

8 декабря шесть Ro.37bis под прикрытием двенадцати CR.32 из 1° Gr. С.Т. атаковали позиции республиканцев в районе местечка Виллавикиоза (Villaviciosa). На обратном пути итальянцы встретили два И-15 и серженте Руззин сбил один из них. 20 декабря в районе Лас-Розаса (Las Rozas) пилоты 3° Squadr. записали на свой счет два И-16, а 22 декабря четверка CR.32 сбила над Мадридом бомбардировщик «Потез-542».

29 декабря стало черным днем для «Aviacion del Tercio», когда 1° Gr. С.Т. потеряла сразу шесть пилотов, при этом без всякой «помощи» со стороны республиканской авиации. В тот день с аэродрома

---

<sup>1</sup> Это была его единственная победа в Испании. В феврале 1941 г. капитано Серафини возглавил 366° Squadr. 151° Gr. С.Т., которая была оснащена CR.32 и базировалась на аэродроме Сорман (Sorman) в Ливии. В боях в Северной Африке он сбил два «Харрикейна»: 01.02.1941 г. — из 73 Sqdn. RAF, а 26.11.1941 г. — из 33 Sqdn. RAF.

Таблада, в пригороде Севильи, поднялись девять CR.32 во главе с капитано Армандо Франко (Armando Francois). Они должны были сопровождать три SM.81 и три Ro.37. Вскоре после взлета из-за технической неисправности своего «Фиата» капитано Франко повернул обратно в Табладу и командование перешло к тененте Джованни Беретте.

Через некоторое время и так неважная погода испортилась окончательно. На подходе к линии фронта в районе Кордовы самолеты попали в полосу плотной низкой облачности. Затем соттотененте Джузеппе Кенни вспоминал, что он не мог увидеть хвост собственного самолета, не говоря уже о том, что происходило вокруг. Вот тут и сказался общий недостаток летной подготовки всех итальянских летчиков-истребителей — отсутствие навыка полетов «вслепую» по приборам. Пилоты сначала потеряли друг друга, а затем полностью утратили ориентировку, что не могло не привести к печальным последствиям.

В результате из восьми самолетов лишь два «Фиата», которые пилотировали тененте Беретта и серженте Микеланджело Серафини (Michelangelo Serafini), смогли благополучно приземлиться на своей территории.

Двое пилотов погибли:

— CR.32 серженте Джакомо Тромботто (Giacomo Trombotto), имевшего в Испании псевдоним Эванджелисти («Evangelisti»), врезался в землю в районе местечка Сантуарио-де-ла-Вирхен (Santuario de la Virgen),

— «Фиат» серженте Луиджи Кримолиди (Luigi Crimoldi) попытался совершить вынужденную посадку около позиций франкистских войск на берегу р. Хандура (Jandura) в районе городка Андужар (Andujar), в 66 км северо-восточнее Кордовы. Однако шасси самолета сразу же увязли в мягком грунте и «Фиат» перевернулся.

Трое пилотов, совершив вынужденные посадки на территории, контролируемой республиканцами, попали в плен:

— серженте Марио Берноччи (Mario Bernocchi) — псевдоним Эдоардо Семпребене («Edoardo Semprebene») — сел в 87 км восточнее Кордовы на шоссе Мадрид — Хаэн (Jaen).

— соттотененте Элио Песке (Elio Pesce) — псевдоним Антонио Драгони («Antonio Dragoni»), серженте Марио Бандини (Mario Bandini) — псевдоним Коррадетти («Corradetti»), приземлились в районе г. Кастуэра (Castuera), в 114 км северо-западнее Кордовы.

Восьмой пилот — соттененте Джузеппе Кенни — выпрыгнул на парашюте и приземлился в районе оз. Гуадамеллато (Guadamellato), севернее Кордовы. Ему первоначально удалось избежать плена, но спустя три дня он был захвачен местными крестьянами, которые передали его республиканским властям. Затем Кенни вместе с Песке и Бандини был доставлен в тюрьму Валенсии, где находился сержанте Раффаэле Чианезе, попавший в плен 1 декабря<sup>1</sup>.

31 декабря 1936 г. по приказу Муссолини вместо «Aviación del Tercio» по образцу немецкого «Легиона «Кондор» был сформирован итальянский «Авиационный легион» («Aviazione Legionaria»). 1°, 2° и 3° Squadr. были соответственно переименованы в 24°, 25° и 26° Squadr. и составили XVI° Gr. С.Т., которая сохранила старое название «Кукарача».

К середине зимы 1936/37 г. генералу Франко стало ясно, что его войскам, находившимся практически на юго-западных окраинах Мадрида, дальше продвинуться не удастся. Поэтому он решил попытаться сначала окружить город, нанеся удар с севера. Были предприняты две попытки прорыва республиканских позиций: сначала в феврале — в районе городка Таламанка-дель-Харама (Talamanca del Jarama), в 40 км севернее Мадрида, а затем в марте — в районе г. Гвадалахара (Guadalajara), уже в 50 км северо-восточнее испанской столицы.

Все это время «Фиаты» из XVI° Gr. С.Т. продолжали участвовать в боях вокруг Мадрида. 13 февраля шестнадцать CR.32 сопровождали пять Ju-52/3m и три Ro.37bis, которые подвергли бомбежке позиции республиканцев в районе городов Арганда-де-Дуэро (Arganda de Duero) и Мората-де-Тахука (Morata del Tajuca), расположенных соответственно в 24 км и 29 км юго-восточнее Мадрида.

---

<sup>1</sup> 20.07.1937 г. все четверо пилотов были переданы делегации Международного Красного Креста. Как оказалось, их обменяли на трех пленных республиканских летчиков: Джузеппе Криция, Хуана Олмоса Хеновеса (Juan Olmos Genoves) и Хосе Бастида Порроса (Jose Bastid Porros). На борту английского госпитального судна «Мейн» («Main») Баццини, Кенни, Чианезе и Песке прибыли в Марсель, где их уже встречали представители итальянского правительства. Затем в Риме четырех освобожденных пилотов принял Бенито Муссолини, подаривший им свои фотографии с автографами.

На обратном пути они были атакованы группой приблизительно из сорока И-15 и И-16. После 20-минутного боя итальянские пилоты заявили о девяти сбитых республиканских истребителях. При этом XVI<sup>o</sup> Gr. С.Т. потеряла один «Фиат», пилот которого — капитано Луиджи Лоди (Luigi Lodi)<sup>1</sup> — погиб.

Один сбитый в этом бою И-16 был на счету сержанте Руззина. Он летал на CR.32bis, который, в отличие от обычных «Фиатов», был вооружен не двумя, а четырьмя 12,7-мм пулеметами «Бреда-САФАТ» («Breda-SAFAT»). В самом начале боя Руззин смог зайти в хвост одному И-16, но, когда он нажал на спуск пулеметов, оказалось, что их заклинило. В этот момент его самого сзади атаковал другой И-16 и Руззин был вынужден очень энергично маневрировать, чтобы уйти из-под огня. Вероятно, резкие броски «Фиата» из стороны в сторону разблокировали пулеметы, поскольку когда прямо перед Руззином оказался очередной И-16 и он автоматически нажал на спуск, то все четыре пулемета сработали. Республиканский истребитель получил серию попаданий в топливный бак и взорвался в воздухе.

Затем в ходе боя «Фиат» Руззина также неоднократно получал попадания и, в конце концов, с пробитым топливным баком Руззин был вынужден совершить аварийную посадку на аэродроме Хетафе, в 10 км южнее Мадрида. Механики насчитали в самолете 138 пулевых пробоин, что точно соответствовало его серийному номеру, нанесенному на киле.

Два дня спустя — 15 февраля — в бою в районе Виллаконе-хоса (Villacanejos) сержанте Руззин сбил один И-16, одержав свою третью личную победу в Испании. Кроме того, в этом бою ему удалось повредить еще один И-16.

Днем 20 марта двенадцать CR.32 прикрывали тройку бомбардировщиков, когда тех в районе местечка Бриузга (Briuega), в 27 км северо-восточнее Гвадалахары, попытались атаковать республиканские И-15 из 1-й эскадрильи. Сержанте-маджиоре Ди Монтегначчо сумел с ходу сбить «Чато», пилот которого — полковник гватемальской авиации Мигуэль Гарсия Гранадос (Miguel

---

<sup>1</sup> Родился 18.04.1910 г. в Болонье. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Garcia Granados)<sup>1</sup> — успел выпрыгнуть на парашюте из горящего самолета. Затем командир 26° Squadr. капитано Марио Виола (Mario Viola)<sup>2</sup> вместе с Аскарини (Ascarini) и Джанотти (Gianotti) сбил еще один И-15. Однако затем в ходе боя, согласно данным республиканцев, XVI° Gr. С.Т. потеряла четыре «Фиата», один из которых был на счету американца Альберта Баумлера (Albert Baumler)<sup>3</sup>, одержавшего свою первую победу.

После того как республиканцы, отбив все атаки, смогли удержать свои позиции севернее Мадрида, генерал Франко временно отказался от идеи взятия испанской столицы. Он решил перейти к активным действиям на других фронтах и, выбирая наиболее слабые

---

<sup>1</sup> Родился в 1896 г. и затем стал одним из первых пилотов Латинской Америки. Международную известность Гранадос получил в 1929 г., совершив перелет из Вашингтона в Гватемалу. Он стал первым командующим ВВС Гватемалы, но в 1935 г. после военного переворота эмигрировал в Мексику. В декабре 1936 г. Гранадос заключил контракт с республиканским правительством Испании и участвовал в боях с франкистами. После того как 20.03.1937 г. он попал в плен, его отправили в тюрьму в г. Саламанке. Спустя четыре месяца Гранадоса вместе с несколькими пленными республиканскими пилотами обменяли на франкистских летчиков, попавших в плен к республиканцам. Он продолжил боевые вылеты, но в конце 1937 г. был сбит, снова попал в плен и опять был обменян. После этого он решил больше не испытывать судьбу и возвратился в Мексику к своей семье. В октябре 1944 г., после свержения военной диктатуры, Гранадос вернулся в Гватемалу. В результате последствий ожога, полученного 20.03.1937 г., у него парализовало левую руку и он уже больше не летал. Умер Мигуэль Гранадос 10.03.1968 г.

<sup>2</sup> В Испании имел псевдоним Виотти («Viotti»).

<sup>3</sup> Прибыл в Испанию 24.12.1936 г. Он не имел никаких политических убеждений и вступил в республиканскую авиацию исключительно для того, чтобы заработать. По контракту, заключенному с республиканским правительством, Баумлеру полагалось 1500 долларов в месяц и дополнительная премия в 1000 долларов за каждый сбитый самолет. В ходе боевых вылетов весной — летом 1937 г. он сбил четыре CR.32 (20 марта, 2 июня, 14 июня и 8 июля) и один He-51 (17 апреля). 16.07.1937 г. Баумлер заболел и был отправлен в Валенсию, откуда через Канаду вернулся в США. В 1942 г. он вступил в американскую авиацию и воевал в составе 22FG, созданной на основе знаменитой добровольческой авиагруппы «Летающие тигры» («Flying tigers»). В ходе Второй мировой войны Альберт Баумлер одержал еще пять побед.

места в обороне республиканцев, постепенно продвигаться к полной победе. Уже в конце марта 1937 г. его войска начали наступление на севере Испании — в Стране Басков. Этот выбор был не случаен, поскольку еще в начале осени 1936 г. части генерала Мола взяли г. Сан-Себастьян на побережье Бискайского залива и вышли к испано-французской границе. В результате Астурия, Кантабрия и Страна Басков, находившиеся под контролем республиканцев, были отрезаны франкистскими войсками от центральных и восточных районов страны, где находились главные силы республиканцев.

Для поддержки наступления с воздуха на аэродром Витория (Vitoria) были переброшены «Фиаты» из 26° Squadr. 6 апреля в ходе одного из очередных боевых вылетов сержанте-маджоре Ди Монтегначчо сбил в районе местечка Очандио (Ochandio), в 21 км севернее Витории, республиканский И-15, который, как затем оказалось, пилотировал 18-летний испанец. Утром 26 апреля «Фиаты» из 26° Squadr. прикрывали бомбардировщики немецкого «Легиона «Кондор», участвовавшие в печально известном налете на г. Герника (Guernica), в 20 км восточнее Бильбао<sup>1</sup>.

Весной 1937 г. объем поставок итальянских самолетов в Испанию значительно возрос, что позволило создать сразу несколько авиагрупп и отдельных эскадрилий. В апреле в составе «Авиационного легиона» были сформированы:

— 3° Stormo С.Т., в который вошли:

— VI° Gr. С.Т. маджоре Евгенио Леотты (Eugenio Leotta), включавшая 31° Squadr. капитано Уго Борджогно (Ugo Borgogno) и 32° Squadr. капитано Эрнесто Ботто (Ernesto Botto)<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> По сообщениям республиканцев, в результате бомбежки в Гернике погибли 1654 мирных жителя и еще 889 получили ранения. Однако послевоенные исследования показывают, что число реальных жертв налета составило около 300 чел., большинство из которых были солдатами республиканских частей.

<sup>2</sup> Родился 08.11.1907 г. в Турине. В 1929 г. он поступил в академию Реджиа Аэронаутики и в 1932 г. сначала получил лицензию пилота, а затем в 1933 г. — диплом военного летчика. Первоначально Ботто служил в 1° Stormo С.Т., а в 1936 г. он был переведен в 53° Stormo С.Т. В начале 1937 г. капитано Ботто был назначен командиром 84° Squadr. 4° Stormo С.Т. После того как он в апреле того же года отправился добровольцем в Испанию командиром 84° Squadr., вместо него был назначен тененте Паоло Арканджелетти (Paolo Arcangeli).

- XVI° Gr. С.Т. «La Cucaracha»,
- XXIII° Gr. С. Т. «Asso di Bastoni» («Клуб асов») под командованием маджоре Андреа Зотти (Andrea Zotti),
- X° Gr. Aut. С.Т. «Baleari»,
- автономная истребительная эскадрилья (Squadr. Aut. С.Т. Mitragliamento Frecce) под командованием капитано Ферручио Восиллы (Ferruccio Vosilla),
- XXII° Gr. «Linci», вооруженная легкими бомбардировщиками Ro.37bis,
- 65° Squadr. Assalto, оснащенная восемнадцатью самолетами Breda Ba.65,
- 21° Stormo В.Т., 251° Squadr. Aut. В.Т. и 251° Squadr. Aut. «Pipistrelli delle Baleari», в составе которых были 50 — 55 бомбардировщиков SM.81,
- эскадрилья гидросамолетов, базировавшаяся в бухте Польенса на северо-востоке о. Мальорка, рядом с местечком Алькудия (Alcudia). Сначала в ее составе были девять одномоторных летающих лодок Cant Z.501, но в июле 1938 г. к ним присоединились четыре трехмоторных Cant Z.506.

Кроме того, «Авиационный легион» получил двадцать бипланов Ro.41, десять С.А.В. AP1, несколько учебных бипланов Breda Br.28 и CR.20B, а также шестнадцать двухмоторных Са.310.

Летом 1937 г. в Испанию прибыли первые шесть двухмоторных бомбардировщиков Fiat BR.20, составившие 230-ю эскадрилью скоростных бомбардировщиков (230° Squadriglia Bombardamento Veloce — Squadr. В.В.).

2 июня свою первую победу в Испании одержал сержанте Джузеппе Моттет (Giuseppe Mottet)<sup>1</sup> из 20° Squadr. XXIII° Gr. С.Т., который в районе г. Сеговия (Segovia), в 66 км северо-западнее Мадрида, сбил республиканский И-15.

<sup>1</sup> Родился 12.09.1912 г. в местечке Фонтанеморе (Fontanemore), в провинции Аоста на северо-западе Италии. Спустя два года семья переехала в Париж, где его отец вместе со своими братьями стал совладельцем авторемонтных мастерских и нескольких такси. Моттет с юности проявлял большой интерес к авиации и 24.08.1934 г. смог получить французскую лицензию пилота. В апреле 1935 г. он покинул Париж и вернулся в Италию, где вступил в Реджиа Аэронаутику. Моттету сразу же было присвоено звание сержанте, и он без прохождения какой-либо дополнительной подготовки был включен в состав 3° Stormo С.Т.

5 июня пять «Фиатов» во главе с командиром 26° Squadr. XVI° Gr. С.Т. капитано Виолой атаковали аэродром Сан-Хуан-де-Сомморостро (San Juan de Somorostro), расположенный около Бильбао. Итальянские пилоты уничтожили на земле один И-15 и шесть автомобилей, после чего вступили в бой с несколькими «Чато», успевшими подняться в воздух. Согласно итальянским данным, был сбит один республиканский истребитель, который упал в Бискайский залив в районе г. Кастро-Урдьялес (Castro Urdiales), в 26 км северо-западнее Бильбао, но при этом 26° Squadr. потеряла один CR.32. Вероятно, его пилот — сержанте-маджиоре Гундо Презель<sup>1</sup> — был убит или тяжело ранен, поскольку самолет, потеряв управление, сорвался в штопор и врезался в воду.

6 июня «Фиаты» из 26° Squadr. XVI° Gr. С.Т. снова нанесли штурмовой удар по аэродрому Сан-Хуан-де-Сомморостро. На этот раз были уничтожены несколько И-15, три из которых были записаны на счет тененте Коррадо Риччи. В тот же день сержанте Моттет вместе с другими пилотами 20° Squadr. XXIII° Gr. С.Т. в районе Эскориала (Escorial) сбил бомбардировщик СБ.

12 июня на аэродром Сория (Soria), в 130 км западнее Сарагосы, прибыли истребители VI° Gr. С.Т. Их главной задачей стало сопровождение легких бомбардировщиков Ro.37bis, совершавших налеты на позиции республиканцев на Арагонском фронте. Затем 5 июля группа была переброшена к побережью Бискайского залива — на аэродром Вилларкайо (Villarcayo), чтобы поддержать наступление франкистских частей на Северном фронте.

6 июля 1937 г. республиканские войска начали наступление в районе г. Брунет (Brunet), в 24 км западнее Мадрида. Его целью было отбросить франкистов от Мадрида, а также отвлечь их силы с Северного фронта, где они вели успешное наступление и 19 июня взяли порт Бильбао. Благодаря значительному количеству советских танков БТ-5 и Т-26, республиканцам удалось в нескольких местах прорвать позиции марокканских частей и взять Брунет.

Республиканская авиация имела в районе Мадрида около шестидесяти И-16 и И-15 и располагала превосходством в воздухе. Чтобы замедлить наступление противника, в район Брунета было переброшено в общей сложности около 150-ти самолетов франкистской авиации. В тот день в одном из боев над Мадридом сержанте Мот-

---

<sup>1</sup> Родился 03.12.1913 г. в Триесте.

тет из 20° Squadr. XXIII° Gr. С.Т. сбил И-15, одержав свою вторую личную победу в Испании.

Ранним утром 7 июля CR.32 из XXIII° Gr. С.Т. во главе с маджире Зогги прикрывали группу Ju-52/3m и Do-17, которые должны были совершить очередной налет на Мадрид. Когда бомбардировщики появились над западными окраинами испанской столицы, их попытались атаковать две эскадрильи И-15 и И-16, которые возглавляли Иван Еременко<sup>1</sup> и Андрей Минаев. Итальянские «Фиаты» успели перехватить республиканские истребители, и между ними завязался бой. Он проходил над южной частью города, приблизительно

---

<sup>1</sup> Иван Трофимович Еременко родился в 1910 г. в г. Екатеринодаре (ныне Краснодар). В 1928 г. он закончил Ленинградскую военную авиашколу, а в 1929 г. — Севастопольскую авиашколу. Весной 1937 г. Еременко в составе группы из семи добровольцев отправился в Испанию. Советские пилоты, имевшие на руках датские паспорта, но не знавшие при этом ни одного слова по-датски, смогли проехать через всю Европу и в мае прибыли в Испанию. Еременко возглавил эскадрилью 1a/Gr.21, которая была вооружена И-16 и прикрывала порты Картахены и Аликанте. С июня 1937 г. он командовал эскадрилей 1a/Gr.26, оснащенной И-15 и базировавшейся на аэродроме Лос-Алкасарес (Los Alcasares), в 19 км северо-восточнее Картахены. С начала июля эскадрилья участвовала в боях в районе Брунета и Мадрида, а осенью действовала из Сарагосы. В ночь 14/15.09.1937 г. в районе г. Сариньена (Sarinena), в 65 км северо-восточнее Сарагосы, Еременко сбил Ju-52/3m «22+61» из 2-G-22, на котором вторым пилотом летал капитано Всеволод Марченко. Во время Первой мировой войны он служил в русской авиации, потом в ходе гражданской войны восстал в армии адмирала Колчака, а затем эмигрировал за границу. В 30-е годы Марченко работал пилотом на гражданской авиалинии Мадрид — Париж, а в начале гражданской войны примкнул к националистам. Когда его «Юнкерс» был сбит Еременко, он успел выпрыгнуть на парашюте, но попал в плен к республиканцам и был расстрелян. К концу 1937 г. Еременко одержал 14 побед и 28.10.1937 г. получил звание Героя Советского Союза. В январе 1938 г. он вернулся из Испании и его карьера быстро пошла вверх. Уже в 1939 г. после окончания курсов академии Генерального штаба Еременко было присвоено звание генерал-майора. В ходе Великой Отечественной войны он командовал истребительной авиадивизией и смешанным авиакорпусом. В 1949 г. он окончил полный курс академии Генерального штаба и получил звание генерал-лейтенанта. После выхода в отставку И. Т. Еременко жил в Киеве, где и умер 01.12.1986 г.

в районе железнодорожный вокзал Лас-Делисиас (Las Delisias) — Андалузийский мост — табачная фабрика.

После боя стороны, как обычно, разошлись в оценке своих побед. Согласно итальянским данным, были сбиты три И-15 и три И-16, при этом один из «Чато» был на счету сержанте Моттета из 20<sup>o</sup> Squadr. В действительности же республиканцы потеряли один И-15 и его пилот — австриец Вальтер Корров (Walter Kottow) — погиб. Еще несколько истребителей получили попадания, и испанец Хосе Ретондо (Jose Retondo), пилотировавший И-15 из эскадрильи Минаева, получил ранение.

Республиканцы претендовали на три сбитых CR.32. Фактически же XXIII<sup>o</sup> Gr. С.Т. потеряла только один «Фиат», пилот которого — Альфонсо Маттель (Alfonso Mattel) — успел выпрыгнуть на парашюте, но это была не единственная ее потеря. В ходе боя сержанте-маджоре Джино Пассери (Gino Passeri) смог подбить один республиканский истребитель, но сам при этом получил три пулевых ранения в грудь. Каким-то чудом ему удалось дотянуть до своего аэродрома Авила и совершить посадку, однако когда к его «Фиату» подбежали механики, то Пассери был уже мертв. За проявленное мужество сержанте-маджоре Джино Пассери<sup>1</sup> был посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

В тот же день несколько CR.32 во главе с командиром 19<sup>o</sup> Squadr. XXIII<sup>o</sup> Gr. С.Т. капитано Энрико Дегли Инкертти (Enrico Degli Incerti)<sup>2</sup> в районе Брунета встретили группу И-15 и И-16. В ходе боя, согласно итальянским данным, капитано Дегли Инкертти сбил одну «Моску», а сержанте Руззин<sup>3</sup>, летавший в тот день на CR.32 Nr. 435 «3-12», — один «Чато».

Постепенно генералу Франко, благодаря действиям авиации, удалось окончательно стабилизировать положение. 16 июля его части нанесли контрудар, в районе Брунета начались тяжелые бои, и в последующую неделю город дважды переходил из рук в руки.

---

<sup>1</sup> Родился 01.03.1911 г. во Флоренции. Похоронен на кладбище г. Гриньон (Grignon), в 27 км юго-западнее Мадрида.

<sup>2</sup> Всего в ходе боев в Испании он одержал пять побед. За время своей летной карьеры капитано Дегли Инкертти был награжден тремя Серебряными медалями за военную доблесть и одной Золотой медалью за авиационную доблесть.

<sup>3</sup> Он был переведен в 19<sup>o</sup> Squadr. XXIII<sup>o</sup> Gr. С.Т. в начале июля 1937 г.



**Бомбардировщик SM.81,  
летающий в сопровождении истребителей CR.32,  
сбрасывает бомбы на позиции республиканцев**



**Истребители CR.32  
в ходе патрульного полета над линией фронта**



**Некролог сержанте-маджоре Джино Пассери**

17 июля сержанте Баширотто из XVI° Gr. С.Т. в бою, проходившем над предместьями Мадрида, сбил И-16. На следующий день на счету тененте Риччи из 26° Squadr. XVI° Gr. С.Т. был R-Z, сбитый на над Брунетом, а на счету марешиалло Ди Монтегначчо из той же эскадрильи — две «Моски», упавшие восточнее г. Вальдеморильо (Valdemorillo), в 33 км северо-западнее Мадрида. 24 июля пилоты XXIII° Gr. С.Т., среди которых был и сержанте Моттет, совместными усилиями сбили над Мадридом еще один И-16.

25 июля франкистские части окончательно взяли Брунет и наступление республиканцев было полностью остановлено. Всего в боях в этом районе республиканцы потеряли около 20 тыс. чел. и 104 самолета, в то время как потери франкистской авиации составили 23 самолета. Сбив в тот же день «Чато», сержанте Баширотто одержал свою пятую и, как потом оказалось, последнюю победу в Испании. 26 июля несколько пилотов из 26° Squadr. XVI° Gr. С.Т., включая тененте Риччи и марешиалло Ди Монтегначчо, сбили в районе Вальдеморильо один СБ и еще один повредили.

Тем временем 17 июля «Фиаты» VI° Gr. С.Т., действовавшие в районе побережья Бискайского залива, провели первый бой с республиканскими истребителями. Поднявшись с аэродрома Вилларкайо, CR.32 из 32° Squadr. перехватили несколько И-16 из 2a/Gr.21. В ходе боя итальянские пилоты во главе с командиром эскадрильи капитано Ботто совместными усилиями смогли сбить три самолета.

6 августа группа И-15 и И-16 перехватила на высоте 2000 м над г. Торрелавега (Torrelavega), в 24 км юго-западнее Сантадера, два легких бомбардировщика Ro.37bis. Однако республиканские летчики, видимо, рассчитывавшие на легкую добычу, сами попали под удар «Фиатов» из VI° Gr. С.Т., которые прикрывали бомбардировщики, летя на высоте 4000 м. Согласно итальянским данным, пилоты VI° Gr. С.Т. без потерь со своей стороны сбили восемь И-16 и один И-15. Один из И-16 был на счету сержанте Гаэтано Бортолини (Gaetano Bortolini), а единственный сбитый «Чато» — на счету капитано Ботто. Если для Бортолини эта победа стала единственной не только в Испании, но, вероятно, и вообще<sup>1</sup>, то Ботто записал на свой счет первую победу из пяти, одержанных им в Испании.

---

<sup>1</sup> О дальнейшей летной карьере Бортолини ничего не известно.

14 августа 1937 г. франкистские войска начали наступление на порт Сантадер — центр провинции Кантабрия. Сопровождая бомбардировщики, «Фиаты» из VI° Gr. С.Т. совершали по несколько вылетов в день. 20 августа тененте Паоло Арканджелетти<sup>1</sup> из 31° Squadr. одержал свою первую личную победу, сбив в районе г. Селая (Selaya), в 27 км южнее Сантадера, республиканский И-15. 22 августа в ходе очередного вылета капитано Ботто в течение пяти минут сбил над местечком Онтанеда (Ontaneda) сразу два «Чато», а на следующий день совместно с четырьмя другими пилотами VI° Gr. С.Т. — еще два И-15. 25 августа Сантадер был взят франкистами, при этом в плен попали около 50 тыс. республиканцев и было захвачено большое количество военного снаряжения.

Пытаясь в очередной раз спасти разваливавшийся на глазах Северный фронт, республиканское командование 22 августа 1937 г. начало наступление на Арагонском фронте. Основной удар наносился в районе городка Бельчите (Belchite), в 40 км южнее Сарагосы, а в 112 км к югу, в районе Теруэля, — отвлекающий. При этом оба удара оказались приблизительно равными по силе, и штаб генерала Франко некоторое время не мог определить, какое же из этих двух направлений является главным. В результате франкистам пришлось разделить свои резервы и силы авиации<sup>2</sup>.

24 августа серженте Моттет вместе с еще несколькими пилотами XXIII° Gr. С.Т. сбил в районе Эскориала бомбардировщик СБ. По-

---

<sup>1</sup> Родился 01.03.1912 г. 05.10.1936 г. он получил звание тененте. В апреле 1937 г. Арканджелетти был назначен командиром 84° Squadr. вместо капитано Ботто, но уже в июле того же года отправился вслед за ним в Испанию и был включен в 31° Squadr. В Испании он одержал три личных победы и несколько побед в составе группы. Осенью 1940 г. капитано Арканджелетти последовательно командовал 354°, 395° и 393° Squadr. и в ходе боев в Греции сбил два английских «Гладиатора»: 19.11 и 21.12.1940 г. Затем он командовал 160° Squadr., но уже больше не одержал ни одной победы в ходе Второй мировой войны. За время своей службы он был награжден тремя Серебряными и одной Бронзовой медалями за военную доблесть. Умер Паоло Арканджелетти в декабре 1996 г. в г. Римини.

<sup>2</sup> Надо сказать, что, несмотря на некоторые тактические успехи в Арагоне, республиканцы так и не достигли своей главной цели, поскольку уже 01.09.1937 г. Франко приказал начать новое наступление на Северном фронте с целью захвата порта Хихон (Gijón) на побережье Астурии.

здним вечером 25 августа двенадцать CR.32 из XXIII° Gr. С.Т. во главе с маджоре Зотти сопровождали группу Ju-52/3m, которая должна была подвергнуть бомбежке позиции республиканцев в районе Бельчите. Над г. Фуэнтос-дель-Эбро (Fuente del Ebro), в 26 км юго-восточнее Сарагосы, итальянские пилоты неожиданно увидели одиннадцать республиканских СБ, летевших на высоте 500 м. Согласно итальянским данным, были сбиты сразу десять бомбардировщиков, два из которых разделили между собой маджоре Андреа Зотти и серженте Джузеппе Руззин.

28 августа на аэродром Альфамен (Alfamen), в 38 км юго-западнее Сарагосы, с побережья Бискайского залива была переброшена VI° Gr. С.Т. Уже на следующий день ее пилоты включились в боевые действия, совершив в среднем по три боевых вылета. 29 августа «Фиаты» из XXIII° Gr. С.Т. атаковали в районе Сарагоса — Бельчите — Суэра (Zuera) «тройку» СБ и серженте Руззин в паре с другим пилотом сбил один бомбардировщик.

30 августа республиканским частям удалось полностью окружить Бельчите и в течение нескольких дней франкистская авиация поддерживала его гарнизон, сбрасывая контейнеры с боеприпасами и продовольствием. 1 сентября девять CR.32 из 32° Squadr. в районе Бельчите вступили в бой со смешанной группой республиканских истребителей. Согласно итальянским данным, были сбиты два И-16 и два И-15, в т. ч. один И-16 был на счету капитано Ботто, однако республиканцы подтвердили потерю лишь одного «Чато».

Утром 12 октября истребители VI° Gr. С.Т. патрулировали в районе Фуэнтос-дель-Эбро. Десять CR.32 из 31° Squadr. во главе с капитано Уго Борджогно находились на высоте 3500 м, а восемь «Фиатов» во главе с командиром 32° Squadr. капитано Эрнесто Ботто — на высоте 5000 м. Через некоторое время капитано Борджогно заметил над местечком Медьяна-де-Арагон (Mediana de Aragon), в 9 км юго-западнее Фуэнтос-дель-Эбро, девятку СБ. Она летела под прикрытием двадцати пяти истребителей: И-15 играли роль непосредственного сопровождения, а И-16 держались на большой высоте.

Эскадрилья капитано Борджогно была укомплектована пилотами, еще не имевшими достаточного боевого опыта. Пытаясь атаковать бомбардировщики, они сами попали под удар И-16. На помощь 31° Squadr. срочно пришли пилоты во главе с Ботто. В ходе ожесточенного боя тененте Паоло Арканджелетти сбил два И-16, а капита-

но Ботто — один. Эта победа стала пятой и, как оказалось, последней победой Ботто в Испании.

В то же время VI° Gr. С.Т. потеряла пять «Фиатов». Серженте Джузеппе Риголли (Giuseppe Rigolli) погиб, а соттотененте Роберто Босчетто (Roberto Boschetto) и тененте Алесслио Нери (Alessio Neri) совершили вынужденные посадки на территории, занятой республиканцами. Нери попал в плен и был доставлен в г. Лерида (Lerida), где 16 октября его расстреляли. Самолеты соттотененте Франкиса Леончини (Francis Leoncini) и серженте-маджоре Уго Корси (Ugo Corsi)<sup>1</sup> столкнулись друг с другом. Последний пилот, успев выпрыгнуть на парашюте, также был захвачен в плен, но, в отличие от Нери, остался жив.

Кроме того, в ходе боя был тяжело ранен капитано Ботто. Разрывная пуля попала ему в правое бедро, но он все же смог дотянуть до своей территории и совершить вынужденную посадку. Ботто был срочно доставлен в госпиталь, где раздробленную ногу пришлось ампутировать. За этот бой капитано Эрнесто Ботто, тененте Алесслио Нери и серженте Джузеппе Риголли были удостоены Золотых медалей за военную доблесть. Последние два пилота<sup>2</sup> были награждены посмертно, а Ботто стал одним из немногих пилотов, получивших эту высшую военную награду Италии при жизни.

После ампутации правой ноги капитано Ботто не оставил службу в авиации, а сначала научился ходить на протезе, а затем снова поднялся в воздух<sup>3</sup>. Благодаря металлическому протезу он сам и его 32° Squadr. получили прозвище Железная нога («Gamba di Ferro»). После того как серженте-маджоре Бруно Бенасси (Bruno Benassi) придумал для VI° Gr. С.Т. специальную эмблему, на которой была изображена нога в рыцарских доспехах, уже всю группу стали называть «Железная нога».

---

<sup>1</sup> Родился в 1911 г. в г. Пирано (Pirano), который ныне носит название Пиран и находится на территории Словении. До прибытия в Испанию Корси служил в 4° Stormo С.Т.

<sup>2</sup> Нери родился 06.03.1911 г., а Риголли — 22.04.1915 г.

<sup>3</sup> В мае 1938 г. капитано Ботто вернулся в Италию и был назначен командиром 73° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т. В июне 1940 г. он уже в звании маджоре возглавил 9° Gr.



**Пилоты из XXIII° Gr. C.T., 1937 г.**



**Истребитель CR.32 из VI° Gr. C.T., 1937 г.**

В тот же день — 12 октября 1937 г. — в бою над Сарагосой серженте Моттет из 20° Squadr. XXIII° Gr. С.Т. сбил И-16. Это была его четвертая и последняя личная победа в Испании<sup>1</sup>.

16 декабря 1937 г. республиканцы начали новое наступление на Арагонском фронте. На этот раз их целью было взятие Теруэля, вокруг которого линия фронта образовывала дугу, создававшую благоприятные условия для его окружения. Это было настолько очевидно, что франкисты быстро разгадали замысел республиканского командования и начали перебрасывать к Теруэлю резервы. В ходе развернувшихся ожесточенных боев успех первоначально сопутствовал республиканцам, 27 декабря бои начались уже в самом городе, и к 8 января 1938 г. франкисты были вынуждены оставить его.

Однако республиканцам так и не удалось полностью овладеть Теруэлем, в котором остались несколько хорошо укрепленных пунктов франкистов. Вместо того чтобы попытаться развить наступление дальше, республиканское командование сосредоточило все усилия на подавлении этих пунктов и в конечном итоге утратило инициативу. Это привело к тому, что франкисты сначала смогли стабилизировать линию фронта, а затем, подтянув резервы, в конце января начали контрнаступление севернее Теруэля. Форсировав замерзшую от сильного мороза р. Альфамбра, они смогли прорвать республиканскую линию обороны.

В декабре 1937 г. — январе 1938 г. сложные погодные условия — низкая облачность и частые снегопады — сильно затрудняли действия авиации с обеих сторон. В начале февраля погода улучшилась и в районе Теруэля начались ожесточенные воздушные бои, в которых обе стороны понесли большие потери. Два итальянских пилота «Авиационного легиона» — серженте Анджело Боегги и соттененте Ренато Андреани (Renato Andreani)<sup>2</sup>, погибшие соответственно 17 и 20 января, — были посмертно награждены Золотыми медалями за военную доблесть.

---

<sup>1</sup> Вернувшись в Италию, Моттет служил в 53° Stormo С.Т., базировавшемся на аэродроме Каселле-Торинезе (Caselle Torinese), в 12 км севернее Турина. Летая в пилотажной группе, он получил официальную благодарность за показательные выступления во время визита в Италию рейхсканцлера Германии Адольфа Гитлера. В августе 1939 г. Моттет был направлен в 411° Squadr. Aut. С.Т., находившуюся в Эфиопии.

<sup>2</sup> Боегги родился 07.06.1912 г., а Андреани — 07.07.1915 г.

21 февраля Теруэль был снова взят франкистскими войсками. В течение этого дня, согласно имеющимся данным, были сбиты четыре И-16, а еще семь истребителей — пять И-16 и два И-15 — получили повреждения. В то же время общие потери франкистской авиации составили семь CR.32, четыре Вf-109, два He-51 и один Ju-52/3m. После того как республиканские части оставили Теруэль, боевые действия на земле постепенно затихли, и к концу февраля стороны оказались практически на тех же позициях, что и до начала наступления в середине декабря прошлого года.

Однако затишье на Арагонском фронте оказалось недолгим, и уже 9 марта 1938 г. в районе Сарагосы началось новое наступление франкистов. В нем участвовали четыре корпуса, продвигавшиеся к побережью Средиземного моря, вдоль р. Эбро. 16 марта республиканцы оставили г. Каспе (Caspe), от которого до побережья по прямой было всего 78 км. К концу апреля франкистские войска смогли выйти к Средиземноморскому побережью в районе Беникарло (Benikarlo) — Винароса (Vinarosa), приблизительно посередине между Валенсией и Барселоной, разрезав Арагонский фронт на две части.

После этого франкисты повернули на юго-запад в направлении Барселоны. Республиканцам удалось остановить их лишь в начале июня на линии между городками Сегорбе (Segorbe) и Сагунто (Sagunto), расположенными соответственно в 43 км севернее и в 23 км северо-восточнее Барселоны. В течение марта — мая в боях на Арагонском фронте итальянский «Авиационный легион» понес ощутимые потери и шестеро пилотов были затем посмертно награждены Золотыми медалями за военную доблесть.

25 июля республиканские части предприняли наступление на Каталонском фронте в нижнем течении р. Эбро, что стало полной неожиданностью для франкистского командования. Республиканцам удалось прорвать фронт в районе г. Гандеса (Gandesa) и занять около шестисот квадратных километров. Их продвижение на юго-запад создавало угрозу четырем франкистским корпусам, которые по-прежнему пытались пробиться к Валенсии. Если бы республиканским частям Каталонского фронта удалось выйти на соединение с подразделениями Центрального фронта, это могло бы изменить весь ход боевых действий, складывавшихся неблагоприятно для республиканского правительства.

Поскольку штаб генерала Франко не мог в короткий срок пере-

бросить на Каталонский фронт необходимые резервы, чтобы ликвидировать прорыв, главную роль в сдерживании противника сыграла авиация, и прежде всего бомбардировщики. К этому моменту франкистская бомбардировочная авиация имела подавляющее превосходство. Немецкий «Легион «Кондор» располагал группой He-111В, итальянский «Авиационный легион» имел четыре группы SM.79, две группы SM.81 и одну группу BR.20<sup>1</sup>, а в составе собственно франкистской авиации находились еще четыре группы SM.79. Бомбардировщики под прикрытием истребителей наносили массированные удары по позициям республиканских частей, и к началу августа их наступление было полностью остановлено.

В течение осени 1938 г. в районе Торуэля и нижнего течения р. Эрбо обе стороны продолжали атаки и контратаки, которые активно поддерживала и авиация. Тем временем республиканская армия, фактически состоявшая из вооруженных отрядов различных политических организаций и партий, начала постепенно разваливаться. Это было прямым следствием внутренней политической борьбы, шедшей в руководстве Испанской республики. В результате к середине ноября организованное сопротивление республиканских частей на Каталонском фронте фактически прекратилось, и в декабре войска генерала Франко начали наступление на Барселону.

В начале января 1939 г. части республиканского Центрального фронта предприняли наступление в Эстремадуре, надеясь прорваться к испано-португальской границе. После того как франкисты довольно легко отбили все атаки, всем окончательно стало ясно, что дни республиканской Испании сочтены.

В марте в Испанию прибыли одиннадцать новых истребителей Fiat G.50. Они были включены в состав экспериментальной истребительной группы (Gruppo Sperimentale Caccia), размещенной на аэродроме Эскалона (Ascalona), в 65 км юго-западнее Мадрида. Через две недели — 28 марта 1939 г. — войска генерала Франко вошли в Мадрид, война закончилась и G.50 не успели совершить ни одного боевого вылета.

---

<sup>1</sup> В июле 1938 г. в дополнение к шести BR.20 из 230<sup>o</sup> Squadr. B.V. в Испанию были направлены еще десять таких бомбардировщиков, из которых была сформирована 231<sup>o</sup> Squadr. B.V.



**Бомбардировщик SM.79,  
совершивший вынужденную посадку «на брюхо»**



**Экипажи бомбардировщиков после возвращения в Италию,  
Болонья, весна 1939 г.**

Всего в 1936 — 39 гг. в Испанию прибыл 721 итальянский самолет<sup>1</sup>: 405 CR.32, 99 SM.79, 65 SM.81, 36 Ro.37bis, 25 Ro.41, 18 Va.65, 16 Br.20, 16 Ca.310, 10 C.A.V. AP1, 12 G.50, 9 Cant Z.501, 6 Breda 28, 4 Cant Z.506. К маю 1939 г. из них осталось всего 276, в т. ч. 145 в итальянском «Авиационном легионе» и 131 во франкистской авиации. Через несколько дней после большого парада победы, устроенного Франко 12 мая 1939 г. на аэродроме Баррахас (Barajas), на северо-восточной окраине Мадрида, «Авиационный легион», оставив все свои самолеты испанцам, погрузился в порту Кадис на пароход «Дуилио» («Dulio») и отбыл в Италию.

Всего итальянская военная помощь генералу Франко включала около 70 тыс. чел., в т. ч. 6011 чел. летно-технического персонала (5699 военнослужащих и 312 гражданских лиц), 721 самолет, 150 танкеток, 16 броневых автомобилей, около 2000 орудий, 8 тыс. автомобилей, около 240 тыс. винтовок, четыре миноносца, две подводные лодки, боеприпасы и снаряжение.

В общей сложности пилоты «Авиационного легиона» с июля 1936 г. по март 1939 г. налетали в Испании 135 265 часов, израсходовав около 1 млн патронов 7,7-мм и 12,7-мм калибров. Итальянские бомбардировщики совершили 5318 боевых вылетов, сбросив 11 524 т бомб.

За этот же период боевые потери (сбиты или уничтожены на земле) «Авиационного легиона» составили 86 самолетов: 74 истребителя, восемь бомбардировщиков, два штурмовика и два самолета-разведчика. Кроме того, еще около ста самолетов было потеряно в результате различных аварий и летных происшествий, непосредственно не связанных с боевыми действиями. Потери среди личного состава достигли 174 чел. убитыми и умершими от ран и 192 чел. ранеными. Пятьдесят пилотов были награждены Золотой медалью за военные заслуги, но из них только один смог пережить испанскую кампанию.

---

<sup>1</sup> Для сравнения Германия направила на помощь франкистам около 650 самолетов, в т. ч. 131 He-51 и столько же Bf-109, 82 He-111, 58 Ju-52, 32 Do-17 и 27 He-59.

**Пилоты итальянского «Авиационного легиона»,  
награжденные посмертно  
Золотой медалью за военную доблесть**

Дата гибели  
04.09.1936 г. Звание, имя, фамилия  
тененте Эрнесто Монико  
Был сбит 31.08.1936 г. в бою над городком Оропеса, в 139 км юго-западнее Мадрида, и, попав в плен, был казнен.

17.09.1936 г. соттененте Джорджио Франкеша  
Расстрелян после того, как накануне в бою в районе г. Талавера был сбит и попал в плен.

04.11.1936 г. серженте-маджоре Джованни Маджистрини  
Погиб 04.11.1936 г., когда его CR.32 был сбит в районе местечка Ильескас, в 35 км юго-западнее Мадрида.

02.12.1936 г. серженте-маджоре Дино Уго Ди Марцио  
Погиб, когда его самолет из-за отказа двигателя разбился в районе городка Сан-Бартоломе-де-лас-Абьертас, в 18 км юго-восточнее Талаверы

19.12.1936 г. капитано Гольярдо Моска  
Умер от ран, полученных 13.11.1936 г. в бою над Мадридом.

20.12.1936 г. соттененте Виктор Уго Кеччерелли  
Погиб, когда во время посадки на аэродроме Таблада его «Фиат» врезался в испанский «Бреге-19».

22.12.1936 г. серженте-маджоре Луиджи Нериери (Luigi Nerieri)  
Погиб в районе г. Маон (Mahon) на о. Менорка.

15.02.1937 г. капитано Луиджи Лоди  
Погиб в бою в районе Арганда-де-Дуэро — Мората-де-Тахунья, в 24 — 29 км юго-восточнее Мадрида.

16.03.1937 г. серженте-маджоре Луиджи Лагна (Luigi Lagna)  
Погиб в районе г. Бриузга (Brihuega), в 78 км северо-восточнее Мадрида.

19.03.1937 г. серженте-маджоре Эрменеджилдо Даль Пан  
(Ermenegildo Dal Pan)

Погиб на о. Мальорка.

29.04.1937 г. капитано Бруно Виттори (Bruno Vittori)

Погиб на о. Мальорка.

05.07.1937 г. серженте-маджоре Гуидо Презель

Погиб, когда его CR.32 был сбит и упал в Бискайский залив в районе г. Кастро-Урдьялес, в 26 км северо-западнее Бильбао

07.07.1937 г. серженте-маджоре Джино Пассери

Умер от ран, полученных в бою над Мадридом.

29.07.1937 г. соттотененте Себастьяно Баччини  
(Sebastiano Vacchini)

Погиб в авиакатастрофе около местечка Сан-Хуан, в 35 км восточнее г. Пальма, на о. Мальорка.

14.08.1937 г. капитано Альфонсо Чиаппаро (Alfonso Chiapparo)

Погиб в районе г. Сьюдадела (Ciudadella) на о. Менорка.

24.08.1937 г. соттотененте Марчелло Джуджиоли  
(Marcello Giuggioli)

Погиб в бою в районе местечка Порто-Росас (Porto Rosas).

26.08.1937 г. тененте Джилберто Каселли (Gilberto Caselli)

Погиб в бою около местечка Вильямайор, в 10 км северо-восточнее Сарагосы.

26.08.1937 г. соттотененте Энрико Шиевано (Enrico Schievano)

Погиб в бою в районе местечка Осера (Osera), в 27 км юго-восточнее Сарагосы.

29.09.1937 г. соттотененте Манфреди Аппиани  
(Manfredi Appiani)

Погиб в авиакатастрофе около местечка Сан-Хуан (San Juan), в 35 км восточнее г. Пальма, на о. Мальорка.



- 15.04.1938 г. серженте-маджоре Джузеппе Ло Моро  
(Giuseppe Lo Moro)  
Погиб в бою в районе местечка Черта (Cherta), в 11 км севернее г. Тортоса.
- 31.05.1938 г. серженте Гастон Пиччини (Gastone Picchini)  
Погиб в бою в районе городка Линарес-де-Мора (Linares de Mora), в 45 км восточнее Теруэля.
- 04.07.1938 г. соттотененте Дуилио Ниччиарелли  
(Duilio Nicchiarelli)  
Погиб в бою в районе городка Линарес-де-Мора, в 45 км восточнее Теруэля.
- 13.07.1938 г. соттотененте Марио Кенци (Mario Cenzi)  
Погиб в бою в районе г. Саррион (Sarrion), в 82 км северо-западнее Валенсии.
- 15.07.1938 г. тененте Аурелло Поцци (Aurello Pozzi)  
Погиб в бою в районе городка Линарес-де-Мора, в 45 км восточнее Теруэля.
- 18.07.1938 г. капитано Джорджио Фраттини (Giorgio Frattini)  
Погиб в бою в районе Алькублас (Alcublas) — Сегорбе, в 43 км северо-западнее Валенсии.
- 22.07.1938 г. соттотененте Дино Олиоси (Dino Oliosi)  
Погиб в бою в районе г. Вивер (Viver), в 52 км северо-западнее Валенсии.
- 25.07.1938 г. марешьялло Арнальдо Моро (Arnaldo Moro)  
Погиб в бою в районе г. Тортоса.
- 25.07.1938 г. капитано Ламберто Фруттини (Lamberto Fruttini)  
Погиб в бою в районе г. Тортоса.
- 23.08.1938 г. серженте Альдо Браччо (Aldo Bracco)  
Погиб в бою в районе местечка Картуа (Cartua).

01.11.1938 г.                   тененте Идо Заннетти (Ido Zannetti)

Погиб в бою над Барселоной.

01.12.1938 г.           соттененте Серджио Магри (Sergio Magri)

Погиб в районе местечка Сон-Боннет (Son Bonnet), на о. Мальорка.

24.12.1938 г.           серженге Джузеппе Марини (Giuseppe Marini)

Погиб в районе г. Борхас-Бланкас (Borjas Blancas), в 23 км юго-восточнее Лериды.

28.12.1938 г.           серженге Альдо Гасперини (Aldo Gasperini)

Погиб в бою в районе г. Лерида.

30.12.1938 г.           марешиалло Уго Занниер (Ugo Zannier)

Погиб в районе г. Монблан (Montblanc), в 53 км юго-восточнее Лериды.

04.01.1939 г.                   тененте Джованни Чиассерини  
(Giovanni Chiasserini)

Погиб в районе г. Борхас-Бланкас, в 23 км юго-восточнее Лериды.

29.01.1939 г.                   тененте Марино Маси (Marino Masi)

20.02.1939 г.           тененте Альфредо Анджилери (Alfredo Anghileri)

Погиб в авиакатастрофе в районе Сарагосы.

20.02.1939 г.           капитано Антонио Миотто (Antonio Miotto)

Погиб в авиакатастрофе в районе Сарагосы.

## Итальянские пилоты, одержавшие победы в ходе гражданской войны в Испании

Согласно итальянским данным, в ходе боев в Испании пилоты «Авиационного легиона» одержали 903 воздушные победы и еще 40 республиканских самолетов были ими уничтожены на земле. Для сравнения — на счету пилотов немецкого «Легиона «Кондор» было 314 побед, а на счету пилотов франкистской авиации — 176.

Однако надо отметить, что в итальянском «Легионе» не велся учет личных побед пилотов, и потому не существует никаких официальных списков итальянских асов периода гражданской войны в Испании. В журналах боевых действий эскадрилий указывались все пилоты, участвовавшие в бою, и каждый из них мог претендовать на групповую победу. Вероятно, это и стало главной причиной появления такого большого числа побед.

Различные современные исследователи также значительно расходятся в оценке действительного количества республиканских самолетов, сбитых итальянскими пилотами, называя цифры от 205 до 500.

Единственное, что не вызывает сомнений, — это цифры общих потерь республиканской авиации. С июля 1936 г. по март 1939 г. из 2461 самолета, имевшегося в распоряжении республиканцев, 1920 были сбиты, уничтожены на земле или потеряны в результате аварий, 210 сумели перелететь во Францию или в принадлежавший ей Алжир, а 331 в качестве трофеев достался франкистам.

Фамилия, имя пилота	Звание	Эскадрилья	Победы
Bonzano Mario	Ten.		15
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще две победы.			
Mantelli Adriano	S.Ten.	1°, 4°, 24° Squadr.	15
di Montegnacco Bruno	S.Ten.	1°, 3° Squadr., 1° Stormo C.T.	14

Погиб 13.04.1938 г., когда его CR.32 врезался в землю около г. Ронди-дей-Леджионари (Rondci dei Legionari), в 33 км юго-восточнее Удине. В тот день сразу 28 пилотов из 1°, 4° и 6° Stormo C.T. отрабатывали групповой пилотаж, готовясь продемонстрировать свое мастерство рейхсканцлеру Германии Адольфу Гитлеру, чей визит

в Италию ожидался в мае 1938 г. Во время выполнения одной из фигур высшего пилотажа произошло столкновение «Фиатов» ведущего группы капитано Бруно Брамбиллы (Bruno Brambilla) и соттененте Ди Монтегначчо, занимавшего позицию слева от него. Оба самолета, потеряв управление, свалились в штопор. Затем капитано Брамбилле удалось выровнять самолет и выпрыгнуть на парашюте, чей купол раскрылся всего в нескольких метрах над землей. Видимо, Ди Монтегначчо в момент столкновения был тяжело ранен или сразу погиб, поскольку его CR.32, так и не выходя из штопора, рухнул на землю.

Presel Guido	Serg. Magg.	1°, 3°, 26° Squadr.	13
--------------	-------------	------------------------	----

Погиб 05.06.1937 г., когда его CR.32 был сбит И-15 в районе г. Кастро-Урдыялес, в 26 км северо-западнее Бильбао, и упал в море. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Nobili Guido	Ten.	2°, 18° Squadr.	10
--------------	------	-----------------	----

Командир 5° Stormo Assalto тененте-колонелло Гуидо Нобили погиб 10.07.1943 г., когда его Re.2002 MM7337 во время налета на порт Аугуста на Сицилии был сбит «Спитфайрами» из 229 Sqn. RAF.

Romagnoli Carlo	Ten.	3°, 26° Squadr.	9
-----------------	------	-----------------	---

Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще две победы. Командир 10° Gr. 4° Stormo С.Т. тененте-колонелло Карло Ромагноли погиб 04.09.1941 г., когда его С.200 был сбит в бою с «Харрикейнами» над портом Валетта на о. Мальта. Посмертно награжден Золотой медалью за военные заслуги.

Zotti Andrea	Magg.	XXIII° Gr.	9
--------------	-------	------------	---

За бои в Испании был награжден двумя Серебряными медалями за военную доблесть.

Cenni Giuseppe	S.Ten.	1°, 5° Squadr.	7
----------------	--------	----------------	---

В т. ч. 22.10.1936 г. он сбил дирижабль. Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще две победы. Командир 102° Gr. 5° Stormo Assalto маджоре Джузеппе Кенни погиб 04.09.1943 г., когда его Re.2002 был сбит во время атаки позиций английских войск на побережье Калабрии. Посмертно он был награжден Золотой медалью за военную доблесть.



**Соттотененте  
Бруно Ди Монтегначчо  
(Bruno di Montegnacco)**



**Маджноре  
Карло Ромагноли  
(Carlo Romagnoli)**



**Маджноре  
Джузеппе Кенни  
(Giuseppe Cenni)**



**Маджноре  
Эрнесто Ботто  
(Ernesto Botto)**

Francois Armando	Cap.	24° Squadr.	6
Seidl Riccardo Zario	Cap.	XXIII° Gr.	6
Колонелло Риккардо Сейдл погиб 27.09.1941 г., когда его самолет был сбит над Средиземным морем. Посмертно награжден Золотой медалью за воинскую доблесть.			
Aurili Giuseppe		24° Squadr.	5
Baschirotto GianLino		1°, 4°, 24° Squadr.	5
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще шесть побед.			
Baylon Giuseppe	Cap.	5° Squadr.	5
Botto Ernesto	Cap.	32° Squadr.	5
Кроме того, еще 16 побед он одержал в группе. 12.10.1937 г. в бою в районе г. Фуэнтос-дель-Эбро, в 26 км юго-восточнее Сарагосы, разрывная пуля попала ему в правое бедро. Ботто сумел совершить посадку, но раздробленную ногу пришлось ампутировать. Научившись не только ходить на протезе, но и летать, Ботто затем в ходе Второй мировой войны одержал еще три победы.			
Caselli Gilberto	Ten.	20° Squadr.	5
Погиб 26.08.1937 г., когда его CR.32 был сбит в районе местечка Виламайор в Галисии. Посмертно награжден Золотой медалью за военные заслуги.			
Degli Incerti Enrico	Cap.	1°, 19° Squadr.	5
Monti Luigi	Ten.	24° Squadr.	5
Затем в ходе Второй мировой войны он одержал еще три победы.			
Remondino Aldo			5
Tessari Arrigo	Ten.		5
Zotti Nicola	Ten.		5
Alessandrini Bruno		24° Squadr.	4





**Капитано  
Винченцо Дегуаль  
(Vincenzo Dequal)**



**Сержене-маджоре  
Джузепе Моттет  
(Giuseppe Mottet)**



**Сержене-маджоре  
Джузепе Ружин  
(Giuseppe Ruzzin)**



**Капитано  
Коррадо Риччи  
(Corrado Ricci)**

Daffara Vittorio 3  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще семь побед.

Fibbia Guido Mar. VI° Gr. C.T. 3  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще шесть побед.

Magistrini Giovanni B. Serg. Magg. 1° Squadr. 3  
Погиб 04.11.1936 г., когда его CR.32 был сбит в районе местечка Ильескас, в 35 км юго-западнее Мадрида. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Minguzzi Vittorio Ten. XXIII° Gr. C.T. 3  
Кроме того, на его счету было еще десять побед в группе. Летал в Испании на CR.32 «3 – 11». Затем в ходе Второй мировой войны он одержал еще две личных победы.

Ricci Corrado Ten. 3°, 26° Squadr. 3  
Кроме того, на его счету было восемь побед, одержанных в группе, и несколько самолетов, уничтоженных на земле. Осенью 1940 г. в ходе кампании в Восточной Африке капитано Корrado Риччи одержал еще две победы.

Buvoli Aldo Serg. 2  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще шесть побед.

Comelli Franco Ten. XVI° Gr. C.T. 2  
За свои действия в Испании был награжден Серебряной и Бронзовой медалями за военную доблесть. После возвращения из Испании он служил в 91° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo C.T. Погиб 08.07.1938 г., когда его CR.32Q во время захода на посадку врезался в линию электропередачи в районе местечка Фолиджно (Foligno).

Corsi Ugo Serg. Magg. VI° Gr. C.T. 2  
Вернувшись из Испании, он служил в 84° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo, которая базировалась в Ливии. Серженте-маджоре Уго Корси погиб 19.06.1940 г., когда его CR.42 был сбит в бою в районе Эс-Саллума (Es Sollum). Перед этим он в том же бою успел сбить сразу три «Гладиатора».



**Сержанте-маджоре  
Уго Корси  
(Ugo Corsi)**



**Маршиалло  
Винченцо Патриарка  
(Vincenzo Patriarca)**



**Группа летчиков-истребителей, вернувшаяся из Испании,  
министерство авиации, Рим, 11.12.1938 г.  
Стоит второй справа Уго Корси**

Patriarca Vincenzo Joseph      Serg.      1° Squadr.      2  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще одну победу.

Tomaselli Pio      S.Ten.      2  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще четыре победы.

Borghese Ezio Viglione      Ten.      X° Gr. C.T.      1  
Затем в ходе Второй мировой войны капитано Боргезе одержал одну личную и две групповых победы.

Bortolini Gaetano      Serg.      VI° Gr. C.T.      1

Ferruli Leonardo      Serg.      1  
07.10.1937 г. в районе порта Пальма, расположенного на о. Мальорка, сбил СБ. Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще 20 побед. Погиб 05.07.1943 г., когда его С.202 был сбит «Спитфайрами» над Сицилией. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Foschini Ettore      Ten.      1  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще семь побед.

Longhi Felice      Mar.      XVI° Gr. C.T.      1  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще пять побед.

Lucchini Franco      S.Ten.      19° Squadr.      1  
По другим данным, одержал в Испании пять побед. 22.07.1938 г. он был сбит и, выпрыгнув на парашюте, попал в плен к республиканцам. В начале 1939 г. Луччини был освобожден и вернулся в Италию. Затем в ходе Второй мировой войны он одержал еще 21 победу. Командир 10° Gr. 4° Stormo C.T. капитано Франко Луччини погиб 05.07.1943 г., когда его С.202 был сбит над Сицилией огнем бортстерелков В-17 из 99 BG. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Miani Carlo      Ten.      1  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще семь побед.

Solaro Claudio S.Ten. 26° Squadr. 1  
23.08.1938 г. он сбил И-16. Уже 30.10.1938 г. Соларо сам был сбит и, выпрыгнув на парашюте, попал в плен к республиканцам. В феврале 1939 г. он был освобожден и вернулся в Италию. Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще десять побед.

Scarpetta Pier Giuseppe Ten. XVI° Gr. С.Т. 1  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще пять побед. Командир 7° Gr. 54° Stormo С.Т. маджоре Пьер Джузеппе Скарпетта погиб 14.08.1942 г., когда его С.200 был сбит в бою над о. Мальта. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Simionato Olindo Serg. 1  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще пять побед.

Stabile Natalino Serg. 1  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще девять побед.

Sterzi Annibale S.Ten. 1  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще пять побед. Командир 358° Squadr. 22° Gr. С.Т. капитано Аннибал Стерци погиб 26.05.1942 г. в бою над Средиземным морем. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Tarantola Ennio 1  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще десять побед.

Tugnoli Giorgio Ten. VI° Gr. С.Т. 1  
Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще пять побед.

Visintini Mario S.Ten. 26° Squadr. 1  
05.09.1938 г. в районе местечка Вента-де-лос-Кампосинес (Venta de los Camposines) он сбил И-16. Затем в ходе Второй мировой войны одержал еще 16 побед. Погиб 11.02.1941 г., когда его самолет врезался в гору Нефасит (Nefasit) в Эритрее. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

## Реджиа Аэронаутика накануне Второй мировой войны

В целом успешное участие итальянского «Авиационного легиона» в гражданской войне в Испании, как ни странно, самым негативным образом отразилось на дальнейшем развитии Реджиа Аэронаутики. Основные выводы, сделанные ее командованием и министерством авиации на основе опыта боевых действий в Испании, оказались полностью ошибочными.

Под впечатлением количества побед пилотов, летавших на CR.32, итальянцы продолжали рассматривать малоскоростные, но очень маневренные бипланы в качестве наилучших кандидатов на роль истребителя. В то время как немецкие Люфтваффе, успешно испытав в Испании моноплан Вф-109, начали стремительно оснащать ими свою истребительную авиацию, итальянское министерство авиации в 1938 г. заказало фирме «Фиат» крупную серию бипланов CR.42. Несмотря на то что эти самолеты устарели уже в момент начала производства, они затем продолжали выпускаться фактически вплоть до лета 1944 г.

Следующее решение касалось вооружения истребителей. Сделав ошибочный вывод, что из-за небольшой скорострельности пушки менее эффективны в воздушном бою, чем пулеметы, министерство авиации решило отказаться от их установки на новые самолеты. В итоге итальянские летчики-истребители вплоть до 1943 г. вынуждены были довольствоваться 12,7-мм пулеметами, в то время как их противники давно уже использовали 20-мм пушки.

В 1937 г. генерал Валле, занимавший тогда посты заместителя министра авиации и начальника Генерального штаба Реджиа Аэронаутики, совершил еще одну серьезную ошибку, отложив все практические работы в области применения авиационных торпед. Лишь 25 июля 1940 г. по приказу его преемника на аэродроме Гориция был сформирован первый опытный отряд самолетов-торпедоносцев (Reparto Sperimentale Aerosiluranti) во главе с маджоре Дегуалем.

Никаких выводов не было сделано итальянцами и области тактики воздушного боя и подготовки пилотов. Основной упор по-прежнему делался на маневренный бой по принципу «один — на один», что практически повторяло тактику, использовавшуюся еще во время Первой мировой войны. Итальянские летчики-истребители придерживались мнения, что залогом успеха является только личная

смелость пилота. Они тяготели к индивидуальным действиям и рассматривали воздушный бой как рыцарский поединок, хотя уже было ясно, что в эпоху массового применения авиации время подобных схваток безнадежно прошло.

Кроме того, итальянские летчики в ущерб развитию других навыков, например стрельбы по воздушным и наземным целям, чрезмерно увлекались высшим пилотажем и воздушной акробатикой. Это был своего рода «вирус», принесенный в Реджиа Аэронаутику еще Итало Бальбо и получивший распространение в период связанных с его именем рекордных полетов и дальних перелетов. С этой точки зрения показателен следующий пример.

Летом 1933 г. на аэродром Гротталле, в 17 км северо-западнее Таранто, для прохождения курса пилотажа прибыла группа из тридцати немецких пилотов. В ее составе был будущий ас и командующий истребительной авиацией Люфтваффе, но тогда еще никому не известный 21-летний Адольф Галланд (Adolf Galland)<sup>1</sup>. В это время один из итальянских летчиков, летая на своем биплане в течение полутора часов вверх шасси, установил мировой рекорд длительности перевернутого полета. Это достижение широко расписывалось в местной прессе и было поводом для постоянного хвастовства итальянских летчиков перед своими немецкими коллегами, которых они считали менее квалифицированными пилотами. Тогда Галланд, считавший подобные рекорды абсолютно бессмысленным занятием, во время очередного тренировочного полета перевернул свой биплан «Бреда» вверх колесами. В течение 45 минут он в таком положении летал над Гротталле, наглядно продемонстрировав изумленным итальянцам, что воздушная акробатика не только их удел.

Система подготовки новых пилотов в Реджиа Аэронаутике имела серьезные недостатки и к концу 30-х годов уже полностью не отвечала современным требованиям. Согласно предписаниям Генерального штаба авиации, на обучение пилота бомбардировщика

---

<sup>1</sup> Затем в ходе Второй мировой войны он одержал 104 победы и 05.12.1941 г. в звании оберста был назначен инспектором (командующим) истребительной авиации Люфтваффе. 19.12.1942 г. Галланду было присвоено звание генерал-майора, и в тридцать лет он стал на тот момент самым молодым генералом в Люфтваффе. Подробнее о нем можно прочитать в книге: «Асы Люфтваффе. Дневные истребители»: В 2 т. Т.2 (М.: АСТ, 2002).



**Итальянские пилоты демонстрируют групповой полет  
над аэродромом Горичия**



**Итальянская пилотажная группа  
на международном авиационном слете,  
Будапешт, 20.06.1937 г.**

выделялось 250 летных часов, а летчика-истребителя — 150 часов, однако на практике они прибывали в эскадрильи уже после 80 — 85 часов налета. Легчики-истребители имели недостаточную практику в стрельбе и совершенно не имели навыков полета по приборам. Лишь пилоты бомбардировщиков проходили курс обучения в школе «слепых» полетов (*Scuola di volo senza visibilita*), находившейся на аэродроме около г. Литторо (Littorio)<sup>1</sup>, в 58 км юго-восточнее Рима, но и она в июне 1940 г. была закрыта. Кроме того, имевшихся авиашкол просто не хватало для подготовки необходимого числа летчиков, и в результате к 1940 г. в итальянской авиации не хватало 1500 пилотов.

Однако причины неудовлетворительного состояния Реджиа Аэронаутики крылись не только в просчетах ее командования в области тактики воздушного боя и подготовки пилотов. При всех своих широко рекламировавшихся достижениях, часть из которых была действительными, а часть мнимыми, авиационная промышленность Италии испытывала большие трудности в осуществлении разработанной генералом Валле программы «R». В период с 1935 г. по 1939 г. удалось изготовить 7573 самолета, но 721 из них был направлен в качестве военной помощи генералу Франко. В этом отношении гражданская война в Испании дорого обошлась Реджиа Аэронаутике, не досчитавшейся 9,5% вновь выпущенных самолетов.

Испытывая значительную нехватку сырья и материальных ресурсов, что, впрочем, было вызвано вполне объективными причинами, итальянская авиапромышленность одновременно в техническом отношении все больше и больше отставала от авиапромышленности Германии, Англии, США и Франции. Это отчетливо проявилось в ее неспособности решить даже не очень значительные технические проблемы. Например, первые серии цельнометаллических монопланов Macci C.200 «Saetta» («Молния») и Fiat G.50 имели закрытую кабину пилота, что полностью соответствовало современным требованиям, предъявляемым к истребителям. Вскоре выяснилось, что подвижную часть фонаря на больших скоростях часто заклинивает и пилот в случае необходимости не сможет покинуть самолет. Однако вместо того, чтобы внести изменения в конструкцию фонаря,

---

<sup>1</sup> Ныне г. Латина (Latina).



**Истребитель С.200 первой серии  
с закрытой кабиной и убирающимся хвостовым колесом**



**Истребитель С.200 из 364<sup>th</sup> Squad. 150<sup>th</sup> Gr. Aut. C.T.,  
лето 1941 г.**

**Самолет уже имеет открытую кабину и  
неубирающееся хвостовое колесо**

итальянская авиапромышленность пошла по самому простому пути, продолжив серийное производство этих истребителей уже с открытой кабиной.

Следующим примером технической неловоротливости итальянской авиапромышленности может служить ситуация с оснащением истребителей воздушными фильтрами, приспособленными к пустынным условиям. Отсутствие таких фильтров стало одной из главных причин, влиявших на уровень оперативной готовности подразделений Реджиа Аэронаутики в Северной Африке. Песок, попадая в двигатели, смешивался с машинным маслом и образовывал абразив, который быстро выводил их из строя. Так, в июле 1941 г. в Италию была вынуждена вернуться 2<sup>о</sup> Gr.Aut. С.Т., поскольку двигатели всех ее истребителей G.50, не имевшие требуемых воздушных фильтров, просто пришли в непригодное состояние. Итальянская авиапромышленность смогла наладить выпуск необходимых фильтров в нужных количествах лишь к концу африканской кампании, а до этого пилотам приходилось полагаться лишь на изобретательность своих техников, создававших различные импровизированные конструкции.

Еще одной бедой итальянской авиапромышленности была неудовлетворительная организация труда, об уровне которой красноречиво говорят два следующих примера. Если на выпуск одного Bf-109 фирма «Мессершмитт» тратила 4500 человеко-часов, то сборка одного итальянского С.200 занимала уже 21 тыс. человеко-часов, или в 4,6 раза больше. Не лучше дело обстояло и с производством двигателей. После безуспешных попыток создать собственный надежный двигатель мощностью более 900 л. с. фирма «Альфа Ромео» в 1939 г. приобрела у немецкой фирмы «Даймлер-Бенц» лицензию на производство 12-цилиндрового двигателя DB601А мощностью 1175 л. с. Однако первые предсерийные образцы этих двигателей, получившие обозначения RA-1000 RC.41 I, были изготовлены фирмой «Альфа Ромео» только в 1941 г. В результате первые серийные истребители Масси С.202 «Folgore», в целом отвечавшие современным требованиям, начали поступать в боевые части лишь осенью 1941 г. Однако и затем темпы их сборки были настолько низкими, что многие истребительные части вплоть до сентября 1943 г., когда Италия капитулировала перед западными союзниками и вышла из войны, имели на вооружении устаревшие истребители С.200 с открытой кабиной пилота.

В конце концов, в декабре 1942 г. Муссолини предложил пригласить немецких специалистов и создать специальную немецко-итальянскую комиссию для реорганизации итальянской авиапромышленности. Однако эта идея не нашла поддержки в руководящих кругах Италии, а Муссолини уже не мог настаивать на ее осуществлении, поскольку его влияние в стране к тому моменту существенно уменьшилось. В феврале 1943 г. в Италии было создано министерство военной промышленности, призванное заниматься вопросами организации и координации производства военной техники, но значительных улучшений в работе итальянской авиапромышленности это не вызвало.

31 октября 1939 г. Муссолини, не удовлетворенный общим состоянием авиации, снял генерала Валле с постов заместителя министра авиации и начальника Генерального штаба Реджиа Аэронаутики, назначив вместо него генерале-ди-скаудра Франческо Приколо (Francesco Pricolo)<sup>1</sup>. К этому моменту Реджиа Аэронаутика, согласно докладу Валле, располагала 5344 самолетами и еще 3184 находились в стадии сборки. Однако многие в высшем руководстве Италии считали, что к этим цифрам надо относиться очень осторожно. Так, министр иностранных дел граф Чиано еще в апреле того же года сказал Муссолини, что данные о количестве самолетов,

---

<sup>1</sup> Родился 30.01.1891 г. В августе 1911 г. после окончания артиллерийского училища ему было присвоено звание соттененте. В 1912—13 гг. в составе батальона дирижаблей Приколо участвовал в итало-турецкой войне. В декабре 1915 г. он получил лицензию пилота дирижабля. В марте 1917 г. он был назначен помощником командира, а в августе того же года командиром дирижабля. В ходе Первой мировой войны Приколо совершил 60 полетов на дирижаблях и был награжден двумя Серебряными и двумя Бронзовыми медалями за военную доблесть. После окончания войны он занимал должности начальника канцелярии командующего авиацией, командира дирижабля N.1, заместителя начальника академии Реджиа Аэронаутика. В 1926 г. Приколо был назначен командиром 1° Stormo C.T., в 1928—29 гг. он был начальником штаба 2° Z.A.T., с октября 1931 г. по декабрь 1932 г. — командиром 1° Brigata Aerea. С октября 1933 г. по июль 1938 г. генерал Приколо возглавлял 2° Squadra Aerea, а затем с 31.10.1939 г. по 15.11.1941 г. занимал должности начальника Генерального штаба Реджиа Аэронаутики и заместителя министра авиации. Умер Франческо Приколо 14.10.1980 г. в Риме.

представляемые генералом Валле, явная мистификация. Затем в сентябре Чиано предложил Муссолини поручить префектам на местах просто пересчитать самолеты в ангарах и на аэродромах, а затем сложить полученные цифры.

Видимо, взгляды Чиано разделял и преемник Валле генерал Приколо. После тщательного изучения ситуации и подсчета самолетов он установил, что Реджиа Аэронаутика имеет всего 838 самолетов: 647 бомбардировщиков и 191 истребитель, которые более или менее удовлетворяют современным требованиям. И одним из первых шагов генерала Приколо на своем посту был приказ списать 1842 полностью устаревших самолета.

Однако в глазах общественности Реджиа Аэронаутика, благодаря хорошо организованной пропагандистской кампании, все еще продолжала оставаться одной из лучших в мире. По состоянию на июль 1939 г. итальянским пилотам принадлежали 33 мировых рекорда, в то время как Германия имела на своем счету только пятнадцать, Франция — двенадцать, США — одиннадцать, СССР — семь, Япония — три, Англия — два и Чехословакия — один. Но это была лишь одна видимость и, по словам генерала Приколо, *«за блестящим фасадом не было никакого соответствующего и крепкого каркаса, а только лишь хрупкие леса»*.

10 июня 1940 г. Италия вступила во Вторую мировую войну на стороне Третьего рейха, хотя она была совершенно не готова вести длительные боевые действия. Члены итальянского кабинета министров вместе с командованием вооруженных сил, осознававшие реальные возможности страны и ее армии, пытались отговорить Муссолини от этого шага, который влек за собой далеко идущие последствия. Однако эти попытки завершились ничем, поскольку дуче считал, что военная победа Третьего рейха на Западе была вопросом лишь ближайших нескольких недель, и потому не хотел упустить шанса получить свою долю ожидаемых трофеев, которая полагалась бы Италии как союзнице Германии.

Еще весной 1940 г. Генеральный штаб Реджиа Аэронаутики, понимая, что вступление Италии в войну не за горами, совместно со штабами армии и флота разработал оперативный план под кодовым обозначением PR12. В течение недели, предшествующей 10 июня, все авиационные подразделения получили приказ перебазироваться на аэродромы, назначенные им в соответствии с этим планом.

По состоянию на 10 июня 1940 г. организационная структура Реджиа Аэронаутики выглядела следующим образом.

1° Squadra Aerea, чей штаб располагался в Милане, имела в своем составе три авиадивизии:

— 2° Divisione Aerea «Vorea» со штабом в г. Нови-Лигуре (Novi Ligure), в 42 км севернее Генуи, включала три истребительных авиаполка:

— 3° Stormo С.Т. был оснащен бипланами CR.42: 18° Gr. (83°, 85° и 95° Squadr.) базировалась на аэродромах Нови-Лигуре и Альбенга (Albenga), в 72 км юго-западнее Генуи, а 23° Gr. (70°, 74° и 75° Squadr.) — на аэродроме Червере (Cervere), в 48 км южнее Турина,

— 53° Stormo С.Т.<sup>1</sup> также был вооружен CR.42: 150° Gr. находилась на аэродроме Каселле-Торинесе, в 12 км севернее Турина, а 151° Gr. — на аэродроме Касабианка (Casabianca), приблизительно в 35 км северо-восточнее Турина,

— 54° Stormo С.Т.<sup>2</sup> был вооружен истребителями С.200: 152° Gr. (369°, 370° и 371° Squadr.) размещалась на аэродроме Айраска (Airasca), в 22 км юго-западнее Турина, а 153° Gr. (372°, 373° и 374° Squadr.) — на аэродроме Верджате (Vergiate), в 44 км северо-западнее Милана,

— 4° Divisione Aerea «Drago» со штабом в г. Новара (Novara), в 44 км западнее Милана, располагала тремя полками бомбардировщиков BR.20:

— 43° Stormo В.Т. (98° и 99° Gr.) базировался на аэродроме Камери, в 40 км западнее Милана,

— 7° Stormo В.Т. (4° и 25° Gr.) — на аэродроме Лонате-Позцоло (Lonate Pozzolo), в 37 км северо-западнее Милана,

— 13° Stormo В.Т. (11° и 43° Gr.) — на аэродроме Пьяченца,

— 6° Divisione Aerea «Falco» со штабом в г. Падуя включала три бомбардировочных полка и одну истребительную группу:

— 16° Stormo В.Т. (50° и 56° Gr.) имел бомбардировщики

---

<sup>1</sup> Был сформирован 15.05.1936 г. на аэродроме Мирафиори (Mirafiori) около Турина.

<sup>2</sup> В декабре 1940 г. он был распущен, но уже весной 1941 г. был заново сформирован на аэродроме Тревизо (Treviso), в 27 км севернее Венеции. В него были включены 7° Gr. (76°, 86° и 98° Squadr.) и 16° Gr. (83°, 85° и 95° Squadr.), оснащенные истребителями С.200.

Cant Z.1007bis и базировался на аэродроме Виченца,

— 18° Stormo В.Т. (31° и 37° Gr.) был вооружен бомбардировщиками BR.20 и размещался на аэродроме Авиано, в 74 км севернее Венеции,

— 47° Stormo В.Т. (106° и 107° Gr.) также имел на вооружении Cant Z.1007bis и находился на аэродроме Геди (Ghedì), в 57 км западнее Вероны,

— 9° Gr. (73°, 96° и 97° Squadr.) из 4° Stormo С.Т. была оснащена бипланами CR.42 и базировались на аэродроме Гориция, в непосредственной близости от итальянско-югославской границы.

2° Squadra Aerea, чей штаб располагался в Палермо, имела в своем составе две авиадивизии и одну авиабригаду:

— 1° Divisione Aerea «Aquila» со штабом в Палермо включала: истребительный полк, автономную истребительную группу и разведывательную эскадрилью:

— 1° Stormo С.Т.<sup>1</sup> имел бипланы CR.32 и CR.42: 17° Gr. размещалась на аэродроме Палермо, а 157° Gr. — на аэродроме Трапани (Trapani),

— 6° Gr.Aut. С.Т., вооруженная истребителями С.200, базировалась на аэродроме Катания (Catania),

— 30° Squadr. О.А., оснащенная самолетами Ro.37bis, также находилась на аэродроме Палермо,

— 3° Divisione Aerea «Centaurio» со штабом в Катании включала три полка бомбардировщиков SM.79:

— 11° Stormo В.Т. (33° и 107° Gr.) базировался на аэродроме Комизо (Comiso), в нескольких километрах восточнее г. Виттория,

— 24° Stormo В.Т. (52° и 53° Gr.) — на аэродроме Катания,

— 41° Stormo В.Т. (59° и 60° Gr.) — на аэродроме Джела (Gela),

— 11° Brigata Aerea «Nibbio» со штабом в г. Кастельветрано (Castelvetrano) включала два полка бомбардировщиков SM.79 и автономную бомбардировочную группу, оснащенную самолетами SM.95:

— 30° Stormo В.Т. (87° и 90° Gr.) базировался на аэродроме Шакка (Sciacca),

— 36° Stormo В.Т. (108° и 109° Gr.) — на аэродроме Кастельветрано,

---

<sup>1</sup> Был создан 07.05.1923 г.

— 96° Gr. Aut. В.Т. — на аэродроме Реджо-ди-Калабрия, на побережье Мессинского пролива.

3° Squadra Aerea, чей штаб располагался в Риме, имела в своем составе одну авиадивизию и одну авиабригаду:

— 5° Divisione Aerea «Eolo» со штабом в г. Витербо, в 67 км северо-западнее Рима, включала два полка бомбардировщиков SM.79:

— 9° Stormo В.Т. (26° и 29° Gr.) базировался на аэродроме Витербо,

— 46° Stormo В.Т. (104° и 105 Gr.) — на аэродроме Пиза,

— 8° Brigata Aerea «Astore», чей штаб находился на аэродроме Чампино (Ciampino), в нескольких километрах юго-восточнее Рима, располагала двумя истребительными полками и одной автономной истребительной группой:

— 51° Stormo С.Т.<sup>1</sup> (20° и 21° Gr.) был оснащен истребителями G.50 и базировался на аэродроме Чампино,

— 52° Stormo С.Т. был вооружен G.50 и частично старыми CR.32: 22° Gr. (359°, 362° и 369° Squadr.) действовала с аэродрома Понтедера (Pontedera), в 28 км северо-восточнее Ливорно, а 24° Gr. (354°, 355°, 361° и 395° Squadr.)<sup>2</sup> — с аэродрома Сарцана (Sarzana), в нескольких километрах восточнее порта Специя,

— 7° Gr. Aut. С.Т. имела на вооружении самолеты Breda Ba.88 и размещалась на аэродроме Кампилья (Campiglia), в 58 км южнее Ливорно, недалеко от побережья Тирренского моря.

4° Squadra Aerea, чей штаб располагался в г. Бари, на побережье Адриатического моря, имела в своем составе два бомбардировочных полка, одну автономную бомбардировочную группу и одну автономную истребительную группу:

— 35° Stormo В.М. базировался в Бриндизи, при этом 86° Gr. была оснащена одномоторными летающими лодками Cant. Z.501, а 96° Gr. — трехмоторными Cant Z.506bis,

---

<sup>1</sup> Сформирован 01.10.1939 г. В сентябре 1940 г. 21° Gr. вошла в состав 52° Stormo С.Т., а вместо нее в январе 1942 г. в 51° Stormo была включена 155° Gr., оснащенная G.50. Одновременно в составе 51° Stormo была сформирована 300° Aut. Squadr. С.Н. капитано Коррадо Риччи, имевшая на вооружении 12 бипланов CR.42 и несколько Caproni Vizzola F.5.

<sup>2</sup> Вместе с 2° Gr. она входила в состав 6° Stormo С.Т., сформированного 15.01.1936 г. В сентябре 1940 г. обе группы получили статус автономных.

— 37° Stormo В.Т. (54° и 59° Gr.) имел на вооружении бомбардировщики SM.81 и находился на аэродроме Лечче (Lecce), в 37 км юго-восточнее Бриндизи,

— 116° Gr.Aut. В.Т., вооруженная бомбардировщиками BR.20, размещалась на аэродроме Гротталье, в 17 км северо-западнее Таранто,

— 2° Gr.Aut. С.Т., оснащенная истребителями CR.32 и G.50, также базировалась на аэродроме Гротталье.

Авиационное командование Сардинии (Aeronautica della Sardegna) со штабом в г. Кальяри имело в своем составе 10° Brigata Aerea «Marte», которая состояла из трех бомбардировочных полков, одной истребительной группы, одной автономной ударной авиагруппы (Gruppo Combattente — Gr.Comb.), оснащенной самолетами Va.88, и одной эскадрильи самолетов-разведчиков Ro.37:

— 8° Stormo В.Т. (27° и 28° Gr.) был вооружен бомбардировщиками SM.79 и базировался на аэродроме Виллакидро (Villacidro),

— 31° Stormo В.М. (93° и 94° Gr.) был оснащен летающими лодками Cant. Z.506bis и находился на базе Элмас около порта Кальяри,

— 32° Stormo В.Т. (88° и 89° Gr.), вооруженный бомбардировщиками SM.79, действовал с аэродрома Декимо (Decimo),

— 3° Gr. С.Т.<sup>1</sup>, имевшая бипланы CR.32 и CR.42, размещалась на аэродроме Монсеррато (Monseggato),

— 19° Gr.Aut.Comb. базировалась на аэродроме Альгеро (Alghero), на северо-западном побережье Сардинии,

— 124° Squadr. О.А. — на аэродроме Элмас.

Авиационное командование Албании (Aeronautica dell' Albania) со штабом в Тиране располагало двумя автономными авиагруппами и одной разведывательной эскадрилей, которые базировались на аэродроме Тирана:

— 38° Gr.Aut. В.Т. была оснащена бомбардировщиками SM.81,

— 160° Gr.Aut. С.Т. — истребителями CR.32,

— 120° Squadr. О.А. — самолетами-разведчиками Ro37bis.

Авиационное командование Эгейского моря (Aeronautica dell' Egeo) со штабом на аэродроме Марица на о. Родос включало один полк бомбардировщиков SM.81, одну автономную группу истреби-

---

<sup>1</sup> В октябре 1940 г. группа получила статус автономной и была перебросена в Албанию на аэродром Тирана.

телей CR.32 и одну автономную группу гидросамолетов Ro.44:

— 56° Gr. 39° Stormo В.Т. базировалась на аэродроме Гадурра (Gadurra) на о. Родос,

— 92° Gr. 39° Stormo В.Т. — на аэродроме Марица,

— 163° Gr. Aut. С.Т. — также на аэродроме Марица,

— 161° Gr. Aut. С.М. — на о. Лерос.

Западный сектор авиационного командования Ливии (Aeronautica della Libia) со штабом в Триполи располагал двумя полками бомбардировщиков SM.79, одним полком самолетов-штурмовиков, двумя группами самолетов-разведчиков Ca.309, одной группой истребителей CR.32 и CR.42 и двумя эскадрильями самолетов-разведчиков Ro.37bis:

— 15° Stormo В.Т. (46° и 47° Gr.) базировался на аэродроме Таруна (Tarhuna),

— 33° Stormo В.Т. (35° и 37° Gr.) — на аэродроме Бир-Бхера (Bir Bhera),

— 50° Stormo Assalto — на аэродроме Сорман, при этом 12° Gr. была оснащена самолетами Breda Ba.65, а 19° Gr. — Ca.310bis,

— 13° Gr. (77°, 78° и 82° Squadr.) из 2° Stormo С.Т.<sup>1</sup> — на аэродроме Кагельбенито (Castelbenito), около Триполи,

— 26° Gr. Aut. О.А. — на аэродроме Хун (Hon), в 500 км юго-восточнее Триполи,

— 1° Gr. Ricognizione Sahara — на аэродроме Меллаха (Mellaha),

— 122° Squadr. О.А. — тоже на аэродроме Меллаха,

— 136° Squadr. О.А. — на аэродроме Триполи.

Восточный сектор авиационного командования Ливии со штабом в Бенгази включал одну авиадивизию, одну авиабригаду, одну группу самолетов-разведчиков Ca.309 и две разведывательные эскадрильи самолетов Ro.37bis:

— 13° Divisione Aerea «Pegaso» со штабом в Бенгази располагала двумя бомбардировочными полками:

— 10° Stormo В.Т. (30° и 32° Gr.) имел самолеты SM.79 и находился на аэродроме Бенина (Benina) около Бенгази,

— 14° Stormo В.Т. (44° и 45° Gr.) был оснащен SM.81 и базировался на аэродроме Эль-Адем (El Adem), приблизительно в 20 км южнее Тобрука,

---

<sup>1</sup> Сформирован 25.12.1925 г. на аэродроме Тревизо.

— 14° Brigata Aerea «Rex», чей штаб находился в Тобруке, располагала двумя группами истребителей CR.32 из 2° Stormo С.Т.: 8° Gr. (92°, 93° и 94° Squadr.) и 10° Gr. С.Т. (84°, 90° и 91° Squadr.), базировавшимися на полевом аэродроме Т2 около Тобрука,

— 2° Gr. Ricognizione Sahara, 127° и 128° Squadr. О.А. — размещались на аэродроме Эль-Адем.

Северный сектор авиационного командования Итальянской Восточной Африки (Aeronautica dell' AOI) со штабом в г. Асэб имел в своем составе три автономных бомбардировочных группы, две автономных эскадрильи истребителей CR.42, одну автономную бомбардировочную и одну автономную разведывательную эскадрилью, оснащенные самолетами Са.113:

— 25°, 26° и 27° Gr. Aut. В.Т. были вооружены самолетами Са.133 и базировались соответственно на аэродроме Бахр-Дар (Bahar Dar), в 300 км северо-восточнее Аддис-Абебы, аэродроме Гондэр (Gondar), в 420 км севернее Аддис-Абебы, и аэродроме Асэб,

— 28° Gr. Aut. В.Т., оснащенная бомбардировщиками SM.81, размещалась на аэродроме Зула (Zula),

— 412° и 413° Squadr. Aut. С.Т. находились на аэродромах Массауа и Асэб,

— 118° Squadr. Aut. В.Т. — на аэродроме Асэб,

— Squadr. Ricognizione «Nord» — на аэродроме Акордат (Agordat), в 420 км восточнее Хартума.

Центральный сектор Aeronautica dell' AOI со штабом в Аддис-Абебе включал четыре автономных бомбардировочных группы, две автономных эскадрильи истребителей CR.32 и две автономных разведывательных эскадрильи:

— 4° и 29° Gr. Aut. В.Т. были оснащены бомбардировщиками SM.81 и соответственно базировались на аэродроме Скэнэле (Scenele) и Асэб,

— 44° Gr. Aut. В.Т. имела бомбардировщики SM.79 и находилась на аэродроме Джиниэлэ (Ghiniele),

— 49° Gr. Aut. В.Т., оснащенная самолетами Са.113, располагалась на аэродроме Джимма (Jimma), в 150 км юго-восточнее Аддис-Абебы,

— 410° и 411° Squadr. Aut. С.Т. действовали соответственно с аэродромов Джиджига (Giggiga) и Дыре-Дауа, расположенных в 460 км и 360 км восточнее Аддис-Абебы,

— 41° Squadr. О.А., располагавшая самолетами Са.133, — на

аэродроме Аддис-Абеба,

— 110° Squadr. O.A., вооруженная самолетами Ro.37bis, — на аэродроме Дыре-Дауа.

Южный сектор Aeronautica dell' AOI со штабом в Могадишо имел в своем составе одну бомбардировочную группу и одну разведывательную эскадрилью, оснащенные самолетами Ca.113:

— 31° Gr. Aut. В.Т. базировалась на аэродроме Нэгеле (Neghelli), в 420 км южнее Аддис-Абебы,

— Squadr. Ricognizione «Sud» — на аэродроме Могадишо.

Кроме того, в составе Реджиа Аэронаутики имелись три транспортных авиагруппы (147°, 148° и 149° Gr. Т.) и пять транспортных эскадрилий (604°, 608°, 610°, 615° и 616° Squadr. Т.).

Армейская авиация (Aeronautica per l'Esercito) по состоянию на 10 июня 1940 г. располагала тридцатью разведывательными эскадрильями, из которых двадцать восемь были вооружены самолетами Ro.37 и Ro.37bis, а две — самолетами Ca.133. Четыре эскадрильи подчинялись непосредственно Генеральному штабу итальянской армии:

— 27° Squadr. O.A. базировалась на аэродроме Касабианка, приблизительно в 35 км северо-восточнее Турина,

— 42° Squadr. O.A. — на аэродроме Бари, на побережье Адриатического моря,

— 121° Squadr. O.A. — на аэродроме Айраска, в 22 км юго-западнее Турина,

— 131° Squadr. O.A. — на аэродроме Каподичино, около Неаполя.

Одиннадцать эскадрилий были объединены в Gruppo Ovest:

— 31°, 39° и 40° Squadr. O.A. базировались на аэродроме Вена-рия-Реале (Venaria Reale), в 7 км северо-западнее Турина,

— 33° Squadr. O.A. — на аэродроме Бреcco (Bresso),

— 34° Squadr. O.A. — на аэродроме Червере, в 48 км южнее Турина,

— 114° Squadr. O.A. — на аэродроме Мирафиори около Турина,

— 118°, 123° и 132° Squadr. O.A. — на аэродроме Левальдиджи (Levaldigi),

— 119° Squadr. O.A. — на аэродроме Болонья,

— 129° Squadr. O.A. — на аэродроме Мондови (Mondovi), в 76 км южнее Турина,

Остальные пятнадцать эскадрилий входили в состав Gruppo Est:

— 24°, 35° и 115° Squadr. О.А. базировались на аэродроме Боскомангико (Boscomantico) около Вероны,

— 25° Squadr. О.А. — на аэродроме Ези (Jesi), в 24 км западнее г. Анкона,

— 28° Squadr. О.А. — на аэродроме Лукка (Lucca), в 36 км северо-восточнее Ливорно,

— 29° Squadr. О.А. — на аэродроме Ареццо, в 63 км юго-восточнее Флоренции,

— 32° и 125° Squadr. О.А. — на аэродроме Кампоформидо, приблизительно в 90 км северо-восточнее Венеции,

— 34° и 128° Squadr. О.А. — на аэродроме Парма,

— 36° и 87° Squadr. О.А. — на аэродроме Падуа,

— 38° и 116° Squadr. О.А. — на аэродроме Горичия,

— 113° Squadr. О.А. — на аэродроме Болонья.

В распоряжении морской авиации (Aeronautica per la Marina) имелись семнадцать эскадрилий и четыре звена летающих лодок Cant Z.501 и три эскадрильи Cant Z.506. Три эскадрильи и два звена базировались на Адриатическом море:

— 4° Sezione R.M. — в гавани Польы,

— 3° Sezione R.M. и 142° Squadr. R.M. — в гавани Таранто,

— 145°, 171° и 288° Squadr. R.M. — в гавани Бриндизи.

На побережье Тирренского моря тоже размещались три эскадрильи и одно звено:

— 1° Sezione R.M., 141° и 187° Squadr. R.M. — в гавани Специи,

— 182° Squadr. R.M. — на базе около местечка Низида (Nisida).

На о. Сардиния базировалась 85° Gr. R.M. (146°, 148°, 183°, 188° и 199° Squadr. R.M.) и 5° Sezione R.M. Находящаяся на Сицилии 83° Gr. R.M. включала 144°, 170°, 184°, 186° и 189° Squadr. R.M. На о. Лерос, в Эгейском море, размещалась 84° Gr. R.M., имевшая в своем составе 147° и 185° Squadr. R.M. И еще одна эскадрилья — 143° Squadr. R.M. — действовала с базы на ливийском побережье Средиземного моря.

Всего по состоянию на 10 июля 1940 г. в составе итальянской авиации имелись 3296 самолетов, из которых только 1793 находились в боеготовом состоянии. В составе истребительной авиации были 542 боеготовых самолета, в т. ч. 200 CR.42, 177 CR.32, 88 G.50 и 77 C.200, еще 165 истребителей считались неготовыми для участия в боевых действиях и 287 находились на ремонте на авиазаводах фирм «Макки» и «Фиат».

## Реджиа Аэронаутика в ходе Второй мировой войны

### Кампания в Западной Европе 1940 — 43 гг.

Италии вступила в войну 10 июня 1940 г., когда судьба Франции была уже практически решена. Хотя Реджиа Аэронаутика и располагала необходимым количеством бомбардировщиков, чтобы вести активные наступательные действия, распоряжение верховного командования вооруженных сил Италии гласило, что *«на земле, в воздухе и во всех секторах должна быть принята оборонительная стратегия»*. В соответствии с этим распоряжением самолетам Реджиа Аэронаутики было запрещено не только пересекать французскую границу, но и приближаться к ней ближе чем на десять километров. За этим запретом стоял страх высшего итальянского руководства, что французская авиация предпримет бомбардировки промышленных центров Северной Италии. Только после того, как 12 июня английские бомбардировщики Армстронг «Уитли» (Armstrong «Whitley») совершили ночной налет на Турин<sup>1</sup>, в ходе которого погибли четырнадцать мирных жителей, Реджиа Аэронаутика получила приказ атаковать цели в Южной Франции, на Корсике и в Тунисе.

13 июня девятнадцать BR.20 из 13<sup>o</sup> Stormo В.Т. подвергли бомбежке французскую военно-морскую базу в Тулоне. Они были перехвачены тремя истребителями D.520 из GC III/6<sup>2</sup>, и адъютант<sup>3</sup> Пьер Ле Глоан (Pierre Le Gloan) успел сбить два итальянских самолета, прежде чем на его «Девуатине» закончились боеприпасы. Один

---

<sup>1</sup> После этого налета командование Реджиа Аэронаутики приняло решение сформировать первое звено ночных истребителей (Sezione Scaccia Notturna). Оно было оснащено тремя бипланами CR.32, которые отличались от обычных истребителей лишь специальными пламегасителями на выхлопных трубах двигателя, и базировалось на аэродроме Чампино около Рима.

<sup>2</sup> GC (Groupe de Chasse) — истребительная группа в составе французской авиации (Armée de l'Air). Римская цифра обозначала номер группы, а арабская — номер эскадры, в которую она входила.

<sup>3</sup> Звание адъютанта (Adjutant) во французской авиации соответствовало званию марешалло в Реджиа Аэронаутике.

BR.20, который пилотировал сержанте-маджоре Джузеппе Гораччи (Giuseppe Goracci)<sup>1</sup>, разбился около г. Иер (Hyeres), в 15 км восточнее Тулона, и из его экипажа остался жив лишь один человек. Второй бомбардировщик упал в Лигурийское море недалеко от итальянского г. Империя (Imperia). Из его экипажа успели выпрыгнуть на парашютах только два человека, остальные трое, включая командира экипажа тененте Симоне Каталано (Simone Catalano)<sup>2</sup>, погибли.

В тот же день истребители CR.42 из 18° Gr. 3° Stormo С.Т. и 151° Gr. 53° Stormo С.Т. нанесли штурмовые удары по аэродромам Иер и Файанс (Fayence), в 26 км западнее Кана. Если ангары на последнем аэродроме оказались пустыми, то в Иере в результате налета были уничтожены и повреждены около сорока французских самолетов. Одновременно бомбардировщики SM.79, базировавшиеся на Сардинии, совершили налеты на французские аэродромы в Тунисе.

В ночь с 13 на 14 июня французские боевые корабли обстреляли Геную, а девять английских бипланов Фейри «Свордфиш» (Fairley «Swordfish») атаковали в Генуе центральную электростанцию. На рассвете 14 июня десять SM.79 из 105° Gr. 46° Stormo В.Т., поднявшиеся с аэродрома Пиза, попытались перехватить французские корабли, но так и не смогли их обнаружить.

15 июня в общей сложности семьдесят четыре CR.42 из 3° и 53° Stormo С.Т. атаковали аэродромы Иер и Бьюшамп (Beauchamps). К этому времени французские пилоты уже поняли, что их монопланы D.520 и MS.406 по скорости и мощности вооружения превосходят итальянские бипланы. Это лишний раз подтвердилось 15 июня, когда шесть D.520 из GC III/6 встретились с двенадцатью CR.42 из 23° Gr. С.Т. Итальянцы были застигнуты врасплох и не успели сформировать оборонительный круг. В результате адъютант Пьер Ле Глоан в течение короткого промежутка времени сбил два «Фиата».

Вскоре «Девуатины» натолкнулись на вторую группу CR.42, и Ле Глоан сбил еще один итальянский истребитель. Однако это было

---

<sup>1</sup> Родился 03.03.1917 г. в г. Сполето (Spoleto). Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

<sup>2</sup> Родился 17.11.1905 г. в г. Папарелла (Paparrella). Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

еще не все. Когда французские пилоты повернули на свой аэродром Каннет-де-Мауре (Cannet des Maures), то обнаружили, что его штурмует большое количество CR.42. В завязавшемся бою Ле Глоан короткой очередью отправил на землю «Фиат» капитано Луиджи Филиппи (Luigi Filippi), возглавлявшего в том вылете истребители 75° Squadr.

Сбив четыре CR.42 и один бомбардировщик BR.20, Ле Глоан стал вторым по счету летчиком, одержавшим в ходе Второй мировой войны за один боевой вылет сразу пять побед. Однако надо заметить, что фактически итальянцы потеряли только один истребитель капитано Филиппи и два BR.20. По их же данным, в ходе последнего боя серженте Стефани (Stefani) из 74° Squadr. и марешиалло Паскуетти (Pasquetti) из 75° Squadr. сбили по одному D.520. Последний пилот получил тяжелое ранение, но все же смог дотянуть до своего аэродрома и за проявленное мужество затем был награжден Серебряной медалью за военную доблесть.

В тот же день пилоты 18° Gr. 3° Stormo С.Т. сбили три истребителя MB.151, один из которых был на счету серженте-маджоре Джузеппе Руззин из 85° Squadr. Однако во время посадки на аэродроме Альбенга, чья грунтовая взлетно-посадочная полоса была размыва прошедшим сильным дождем, два «Фиата» потерпели аварию.

15 июня французские двухмоторные бомбардировщики LeO451 (Lioré et Olivier 451) попытались нанести ответный удар по итальянскому аэродрому Нови-Лигуре, в 42 км севернее Генуи. Но из-за ошибки штурмана ведущего самолета они вышли к лигурийскому побережью юго-западнее Генуи и были вынуждены сбросить бомбы на города Империя, Савонна (Savona) и Варацце (Varazze).

Во второй половине 16 июня шесть французских самолетов совершили налет на базу итальянских гидросамолетов Элмас, расположенную около порта Кальяри на о. Сардиния. В результате бомбежки там были уничтожены шесть летающих лодок Cant Z.506bis из 31° Stormo В.М. В свою очередь два итальянских SM.79 у лигурийского побережья, недалеко от г. Сан-Ремо (San Remo), атаковали и повредили французский боевой корабль.

В ночь с 17 на 18 июня десять французских бомбардировщиков LeO451 совершили налет на Турин, а десять гидросамолетов «Латэ-298» (Latesoere 298) бомбили Геную. Последние дни французской кампании были отмечены тем, что с обеих сторон деботировали

новые самолеты. Двухмоторные итальянские бомбардировщики Breda Ba.88 из 7<sup>о</sup> Gr.Aut. С.Т. атаковали порт Бонифачо (Bonifacio) на о. Корсика, а французские двухмоторные DB-7<sup>1</sup> подвергли бомбежке военные склады около порта Кальяри на Сардинии.

Начиная с 20 июня самолеты Реджиа Аэронаутики совершали вылеты лишь в интересах командования наземных частей, сконцентрированных на итало-французской границе в Альпах. В них, главным образом, участвовали самолеты Ro.37bis из состава армейской авиации.

В ходе двухнедельной французской кампании бомбардировщики и истребители Реджиа Аэронаутики совершили 743 боевых вылета, а самолеты-разведчики — 428 вылетов. Согласно итальянским данным, в воздушных боях были сбиты одиннадцать французских самолетов и еще около пятидесяти уничтожены на земле в ходе одиннадцати штурмовых атак французских аэродромов. Собственные потери Реджиа Аэронаутики составили десять самолетов и двадцать четыре человека летного персонала.

Говоря о действиях Реджиа Аэронаутики в Западной Европе, нельзя не упомянуть о налетах на английскую военно-морскую базу в Гибралтаре. В ночь с 17 на 18 июля 1940 г. три SM.82 из экспериментального отряда (Reparto Sperimentale — Rep.Sp.) впервые атаковали Гибралтар. Всего до 19 июня 1943 г. были выполнены шестнадцать налетов, в которых в общей сложности участвовали тридцать девять бомбардировщиков, сбрасывавших на акваторию базы морские мины.

По большому счету, со стороны Реджиа Аэронаутики это было пустой тратой самолетов, горючего и сил, поскольку материальный ущерб от налетов, проводившихся такими малыми силами, был минимальным. Правда, при этом надо отметить, что итальянское руководство, вероятно, больше рассчитывало на пропагандистский эффект от подобных атак. Кроме того, до Гибралтара от ближайших итальянских аэродромов на Сардинии по прямой было более 1300 км, и участие в этих налетах требовало от экипажей бомбардировщиков немалого мужества и выдержки.

---

<sup>1</sup> Французское обозначение американского самолета А-20.

Налеты итальянских бомбардировщиков на Гибралтар

Дата	Кол-во самолетов	Результаты
17/18.07.1940 г.	три SM.79 из Rep.Sp.	погибли 4 чел., в т. ч. 3 гражданских лица
25/26.07.1940 г.	три SM.79 из Rep.Sp.	один самолет поврежден зенитным огнем
20/21.08.1940 г.	два SM.82	один самолет сбит зенитным огнем
06.06.1941 г.	два SM.82	один самолет вернулся с полпути
13.06.1941 г.	один SM.82	по ошибке сбросил мины на испанский городок Ла-Линеа, в 3 км севернее Гибралтара, в котором погибли 4 чел.
11.07.1941 г.	один SM.82	—
13.07.1941 г.	один SM.82	—
14.07.1941 г.	один SM.82	—
01.04.1942 г.	три SM.82 из 47° Squadr. В.Г.	—
29/29.06.1942 г.	пять Piaggio P.108B из 274° Squadr. В.g.R.	три самолета совершили вынужденные посадки в Испании из-за нехватки топлива
03.07.1942 г.	P.108B MM22601 из 274° Squadr. В.g.R.	разбился в районе Балеарских островов
24.09.1942 г.	два P.108B из 274° Squadr. В.g.R.	—
20.10.1942 г.	четыре P.108B из 274° Squadr. В.g.R.	один самолет разбился во время вынужденной посадки
21.10.1942 г.	три P.108B из 274° Squadr. В.g.R.	MM22602 разбился во время вынужденной посадки
19.06.1943 г.	девять SM.79	пять самолетов из-за проблем с двигателями вернулись с полпути

Летом 1940 г. Муссолини под влиянием министра иностранных дел графа Чиано настоял на участии Реджиа Аэронаутики в планировавшейся немецким верховным командованием операции по высадке десанта на побережье Англии под кодовым наименованием «Морской лев» («*Seelöwe*»)<sup>1</sup>. По его мнению, эта операция должна была стать заключительной фазой войны в Западной Европе.

10 сентября специально для действий против Англии был создан отдельный «Итальянский авиационный корпус» (*Corpo Aereo Italiano* — CAI). Его было решено сформировать на основе подразделений 1° Squadra Aerea и, вероятно, именно потому возглавить корпус поручили командующему 1° Squadra Aerea генерале-ди-скаудра Рино Корсо-Фуге (*Rino Corso-Fougier*)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 16.07.1940 г. Гитлером был утвержден план, согласно которому 25 дивизий должны были форсировать Ла-Манш и, высадившись на побережье между Дувром и Портсмутом, начать наступление на Лондон. По мнению командования вермахта, для успеха операции необходимо было иметь абсолютное господство в воздухе над Ла-Маншем и Южной Англией.

<sup>2</sup> Родился 14.11.1894 г. в г. Бастиа на о. Корсика. 19.02.1914 г. в звании соттененте он был включен в состав 7-го полка берсальеров. 23.06.1915 г. северо-западнее Зельтца (*Seltz*) Корсо-Фуге был ранен осколком мины, но не покинул поле боя и за проявленное мужество был награжден первой Серебряной медалью за военную доблесть. 29.06.1916 г. Корсо-Фуге был направлен в летную школу в г. Венарна-Реале, где освоил самолеты «Блерио» и «Авиатик» S.200. 04.02.1947 г. он получил лицензию военного летчика и 6 марта того же года был включен в состав 113° Squadr. 20.03.1917 г. в бою с тремя вражескими самолетами Корсо-Фуге был ранен и затем награжден второй Серебряной медалью за военную доблесть. 10.08.1917 г. он был переведен в 181° Squadr. и 23 августа получил звание капитана. С 24.08.1918 г. Корсо-Фуге летал в составе 83° Squadr. и за свои действия получил третью Серебряную медаль за военную доблесть. С 11.04.1919 г. он служил в 87° Squadr., после чего 10.04.1921 г. был назначен командиром эскадрильи в 3° Raggruppamento. В 1923 г. Корсо-Фуге занял должность помощника начальника штаба 2° Z.A.T. 11.09.1925 г. ему было присвоено звание маджоре. 21.07.1927 г. — звание тененте-колонелло, а 09.04.1931 г. — звание колонелло. С 01.07.1928 г. он командовал 1° Stormo C.T., а с 01.07.1933 г. — 3° Brigata Aerea. С 01.07.1935 г. по 16.12.1937 г. Корсо-Фуге возглавлял авиационное командование Ливии и 17.02.1936 г. получил звание генерале-ди-дивизионе.

В САИ были включены два бомбардировочных полка, один истребительный полк и одна разведывательная эскадрилья:

— 13° Stormo В.Т. колонелло Карло ди Капуа (Carlo di Capoa) располагал 11° Gr. (1° и 4° Squadr.) маджоре Минни (G. Mini) и 143° Gr. (3° и 5° Squadr.) маджоре Монтелеоне (G. Monteleone), имевшими в общей сложности 38 бомбардировщиков BR.20M,

— 43° Stormo В.Т. колонелло Куестра (L. Questa) имел в своем составе 98° Gr. (240° и 241° Squadr.) маджоре Тентти (G. Tenti) и 99° Gr. (242° и 243° Squadr.) маджоре Кикку (B. Ciccu), на вооружение которых находилось 37 BR.20M,

— 56° Stormo С.Т. колонелло Чиеса (U. Chiesa), в состав которого вошли: 18° Gr. С.Т. (83°, 85° и 95° Squadr.) маджоре Ферруччио Восиллы, переданная из 3° Stormo С.Т. и имевшая 50 CR.42, и 20° Gr. (351°, 352° и 353° Squadr.) маджоре Марио Бонцано (Mario Bonzano)<sup>1</sup>, переданная из 51° Stormo С.Т. и имевшая 48 G.50,

— 172° Squadr. Aut. R.S. капитано Пирелли (C. Pirelli), располагавшая пятью самолетами Cant Z.1007bis.

Кроме того, корпусу были приданы двенадцать транспортных Ca.133Т, девять связанных Ca.164 и один SM.75, служивший в качестве персонального самолета генерала Корсо-Фуге.

Самолеты BR.20M и G.50, не говоря уже о бипланах CR.42, по своим тактико-техническим данным мало подходили для боевых

---

Он руководил действиями итальянской авиации сначала во время войны в Эфиопии, а потом в ходе гражданской войны в Испании. 27.12.1937 г. Корсо-Фуге был назначен инспектором авиашкол Реджиа Аэронаутики, а 01.08.1938 г. — командующим 3° Z.A.T. 14.04.1939 г. ему было присвоено звание генерале-ди-скаудра, 01.09.1939 г. он сначала занял пост командующего 3° Squadra Aerea, а затем 15.05.1940 г. — командующего 1° Squadra Aerea. С 10.09.1940 г. по 28.01.1941 г. Корсо-Фуге командовал Итальянским воздушным корпусом, участвовавшим в боевых действиях против Англии. 15.11.1941 г. он сменил генерала Приколо на посту заместителя министра авиации и командующего Реджиа Аэронаутикой. 28.10.1942 г. Корсо-Фуге было присвоено звание генерале-ди-армата аэреа. 25.07.1943 г. Большой Совет проголосовал за снятие Муссолини с поста главы итальянского правительства, генерал Корсо-Фуге 28.07.1943 г. также был снят со своих должностей. После этого он не принимал никакого участия в политической жизни Италии и умер 27.07.1963 г.

<sup>1</sup> В ходе гражданской войны в Испании одержал 15 побед.

действий над Южной Англией и Ла-Маншем, служивших местом ожесточенных боев между Люфтваффе и RAF<sup>1</sup>. Из истребителей только три G.50 были оснащены радиостанциями. Кроме того, все самолеты были совершенно не приспособлены к действиям в зимних условиях. Летный персонал имел очень небольшой боевой опыт и малую практику слепых полетов условиях в плохой погоды, которая поздней осенью была нередким явлением на побережье Ла-Манша и Северного моря. Учитывая все это, трудно было надеяться на то, что действия САI против Англии будут иметь хоть какой-нибудь успех. Вероятно, это понимали как командование Реджиа Аэронаутики, так и командование Люфтваффе, с самого начала высказывавшиеся против участия итальянских самолетов в боевых вылетах над Англией.

Первыми к Ла-Маншу отправились бомбардировщики. Утром 25 сентября они поднялись с аэродромов Камери и Пьяченца и, пролетев затем по маршруту Больцано — Инсбрук — Франкфурт-на-Майне, прибыли в Бельгию. Самолеты 13° Stormo В.Т. разместились на аэродроме Мелсброк (Meisbroek) около Брюсселя, а 43° Stormo В.Т. — на аэродроме Шьевр (Chievres), в 49 км юго-западнее Брюсселя. Перелет проходил тяжело, что было связано с плохими погодными условиями над Альпами, когда экипажи могли ориентироваться только по приборам, а также с различными техническими проблемами.

В результате на первом этапе перелета между Больцано и Франкфуртом-на-Майне итальянцы не досчитались двух BR.20M. Один самолет совершил вынужденную посадку на небольшой площадке в районе местечка Гаглинген (Gaglingen), а у другого вышла из строя система охлаждения одного из двигателей, и он приземлился на аэродроме Рейн-Майн (Rhein-Main). На заключительном этапе были потеряны еще три бомбардировщика: BR.20M MM22630 «5 – 10» тененте Дино Босси (Dino Bossi) из 5° Squadr. 143° Gr. разбился в районе г. Спа (Spa), в 27 км юго-восточнее Льежа, второй — рядом с аэродромом Брюссель-Эвер, а третий совершил вынужденную посадку уже недалеко от аэродрома Шьевр. По разным данным, погибли от трех до пяти человек из их экипажей.

---

<sup>1</sup> Royal Air Force (RAF) — Королевские военно-воздушные силы Великобритании.

В то же время перелет истребителей из Италии в Бельгию прошел значительно легче. Это объяснялось прежде всего тем, что командование Реджиа Аэронаутики учло проблемы, с которыми столкнулись экипажи 13° и 43° Stormo В.Т., а также тем, что пилоты G.50 и CR.42, в отличие от них, вообще не имели никаких навыков слепых полетов, и потому разрешало вылет истребителей только при благоприятной погоде.

G.50 из 20° Gr., базировавшиеся до этого на аэродроме Чампино, на юго-восточной окраине Рима, еще 22 сентября прибыли в Северную Италию на аэродром Тревизо. Там группа из-за плохих погодных условий задержалась на две недели и только 6 октября смогла перелететь в Больцано. Однако погода вновь испортилась и истребители лишь спустя одиннадцать дней продолжили перелет. Совершив промежуточные посадки в Мюнхене и Франкфурте-на-Майне, 20° Gr. С.Т. прибыла на аэродром Малдегем (Maldegem), в 16 км восточнее Брюгге. Во время перелета был потерян лишь один G.50, совершивший вынужденную посадку из-за отказа двигателя.

Вслед за ними в Бельгию благополучно прибыли 18° Gr. С.Т. и 172° Squadr. Aut. R.S. Истребители базировались на аэродроме Урсел (Ursel), в 19 км юго-восточнее Брюгге, а разведчики — на аэродроме Мелсброк. Штаб САI разместился в небольшом местечке между Брюсселем и расположенным в 14 км южнее г. Ватерлоо. Командующий 2-м воздушным флотом (Luftflotte 2) генерал-фельдмаршал Альберт Кессельринг (Albert Kesselring) предоставил генералу Корсо-Фуге для личного пользования легкий самолет Fi-156 «Storch», а итальянская авиакомпания «Ala Littoria» для поддержания регулярного сообщения между штабом корпуса и министерством авиации в Риме выделила пассажирский Ju-52/3m «I-BIZI».

В результате задержек перебазирование САI в Бельгию, начавшееся 25 сентября, было полностью завершено лишь месяц спустя — 22 октября. К этому времени RAF уже фактически выиграли «битву за Англию» и Гитлер приказал отложить операцию «Морской лев» на неопределенное время<sup>1</sup>. Даже с политической точки зрения, особой надобности в участии итальянских самолетов в боях над Англией уже не было, но отступать, как говорится, уже поздно. Интересно

---

<sup>1</sup> 09.01.1941 г. Гитлер отдал приказ окончательно отменить все приготовления к операции «Морской лев».



**Истребители CR.42 из 18° Gr. С.Т.,  
аэродром Урсел, октябрь — ноябрь 1940 г.**



**Истребители CR.42 из 18° Gr. С.Т.,  
аэродром Урсел, осень 1940 г.  
На борту «Фиата» на втором плане нанесен специальный знак  
в форме вымпела, обозначающий, что самолет принадлежит  
командиру группы маджоре Ферруччио Восилле**

отметить, что бельгийское правительство в эмиграции, находившееся в Лондоне, узнав о прибытии на территорию Бельгии итальянского коргуса, сразу объявило Италии войну.

В оперативном отношении все подразделения САИ были подчинены 2-му воздушному флоту Люфтваффе. Чтобы облегчить связь с итальянскими подразделениями и управление их действиями, немцы присвоили им временные обозначения в соответствии с системой, принятой в Люфтваффе. 13° Stormo В.Т. получил обозначение KG13, 43° Stormo В.Т. — KG43, 18° Gr. С.Т. — 18./JG56, 20° Gr. С.Т. — 20/JG56, а 172° Squadr. Aut. R.S. — 1.(F)/Aufkl.Gr.172. Для боевых вылетов им был определен район между устьем Темзы и г. Харидж (Harwich)<sup>1</sup>, расположенным у устья рек Стаур (Stour) и Орвелл (Orwell). С севера этот район ограничивался линией по 53° с. ш., а с востока — линией по 1° в. д. Поскольку аэродромы Урсел и Малдегем были достаточно удалены от побережья Англии, итальянские истребители, имевшие недостаточную дальность, могли находиться над указанным районом не более десяти минут.

Первый боевой вылет над территорией Англии итальянские пилоты совершили вечером 24 октября 1940 г. С аэродромов Мелсброк и Шьевр поднялись восемнадцать бомбардировщиков: двенадцать из 13° Stormo В.Т. и шесть из 43° Stormo В.Т. Уже во время взлета потерпел аварию BR.20M MM21928 «5 – 8» и весь его экипаж — первый пилот командир 5° Squadr. 143° Gr. капитано Каряо Паджани (Carlo Pagani), второй пилот марешалло Джованни Фавиа (Giovanni Favia), штурман тененте Арриго Вальдабассо (Arrigo Valdabasso), бортинженер серженте Альдо дель Монте (Aldo del Monte) и бортстрелок серженте Париде Астесати (Paide Astesati) — погиб<sup>2</sup>.

Оставшиеся семнадцать самолетов подвергли бомбежке Харидж и расположенный в 6 км севернее от него г. Филикстоу (Felixstove). Огнем английской зенитной артиллерии были подбиты еще три бомбардировщика из 143° Gr. 13° Stormo В.Т. BR.20M MM21895 капи-

---

<sup>1</sup> Правильное произношение названия города — Харич, однако во всех географических атласах на русском языке его почему-то принято называть Харидж.

<sup>2</sup> Фавиа, Вальдабассо и дель Монте в составе «Авиационного легиона» участвовали в гражданской войне в Испании.



**Летчик 85° Squadr. 18° Gr. С.Т. показывает свой CR.42  
двум пилотам Люфтваффе,  
аэродром Урсел, октябрь — ноябрь 1940 г.**



**Истребитель CR.42 «85 – 7»  
тененте Джулио Чезаре Джунтеллы (Giulio Cesare Giuntella)  
из 85° Squadr. 18° Gr. С.Т.,  
аэродром Урсел, октябрь — ноябрь 1940 г.**

тано Басси (F. Bassi) упал в районе французского г. Камбре (Cambrai), а BR.20M MM22624 тененте Пессо (M. Pесо) разбился в районе между Шарлеруа (Charleroi) и Нампуром (Namur), приблизительно в 48 км юго-восточнее Брюсселя, при этом экипажи обоих самолетов успели выпрыгнуть на парашютах. Бомбардировщик же капитано Уго Мачиральдо (Ugo Machieraldo)<sup>1</sup> совершил вынужденную посадку около г. Лилль. Таким образом, уже в ходе первого же вылета СА1 потерял четыре самолета, или 22% от общего числа поднявшихся в воздух бомбардировщиков, а также один экипаж.

Следующий боевой вылет был запланирован на 25 октября и целью бомбардировщиков должна была стать гавань Рамсгита (Ramsgate). Однако из-за плохой погоды налет был отменен и состоялся только 29 октября. Пятнадцать BR.20M из 98° Gr. 43° Stormo В.Т. во главе с маджоре Тенти, которых сопровождали 39 CR.32 и 34 G.50, появились над гаванью Рамсгита на небольшой высоте в очень плотном строю, словно на показательных выступлениях на каком-нибудь авиашоу. Кроме того, итальянские самолеты, окрашенные в яркие цвета, которые были вполне уместны в солнечном небе Средиземноморья, теперь в сером осеннем английском небе выглядели, словно павлины. Английские зенитчики, видимо, были настолько озадачены необычным зрелищем, что прошло несколько минут, прежде чем они открыли огонь. Тем не менее, несмотря на некоторое замешательство, им удалось повредить пять бомбардировщиков. Затем один BR.20M из 241° Squadг., не дотянув до своего аэродрома, совершил вынужденную посадку на бельгийской территории и все члены его экипажа во главе с маджоре Феретти (C. Feretti) получили ранения.

Днем 1 ноября двадцать шесть G.50 из 20° Gr. С.Т. совершили полет в районе г. Кентербери (Canterbury), а тридцать девять CR.42 из 18° Gr. С.Т. — в районе Кентербери — Дувр — Рамсгит. В ходе вылета они были обстреляны зенитной артиллерией, но не встретили ни одного английского истребителя.

В ночь с 4 на 5 ноября тринадцать BR.20M из 13° Stormo В.Т. атаковали Харидж и Ипсуич (Ipswich). Один бомбардировщик был

---

<sup>1</sup> В конце Второй мировой войны маджоре Мачиральдо участвовал в итальянском Сопротивлении. Он был арестован немцами и расстрелян 01.02.1945 г. в Милане.

поврежден зенитным огнем, но смог благополучно вернуться на аэродром Мелсбрук. Местные английские газеты затем едко написали, что итальянские бомбардировщики издавали звук, словно «грохочущие свинцовые бочки».

Днем 8 ноября двадцать два G.50 из 20° Gr. C.T. в ходе патрульного полета в районе Кентербери — Маргит (Margate) — Рамсгит — м. Данджнесс (Dungeness) провели короткий бой с четверкой английских истребителей, но не смогли добиться никакого успеха. В ночь на 9 ноября в воздух поднялись пять BR.20M из 43° Stormo В.Т., которые должны были атаковать Рамсгит, но из-за испортившейся погоды самолеты пришлось отозвать. Аналогичная участь постигла и восемь бомбардировщиков из 13° Stormo В.Т., которые следующей ночью должны были бомбить Ипсуич.

11 ноября десять BR.20M из 242° и 243° Squadr. 99° Gr. В.Т. во главе с маджоре Кикку получили приказ атаковать порт Харидж. Бомбардировщики, каждый из которых нес по три 250-кг бомбы, должны были пролететь по маршруту Брюгге — Остенде — Северное море и, согласно плану, в 14.40 на высоте 3700 м появиться над целью. Для их прикрытия были выделены 42 CR.42 и 46 G.50, а также немецкие Bf-109E. Одновременно предполагалось, что пять Z.1007bis из 172° Squadr. Aut. R.S. появятся над г. Грейт-Ярмут (Great Yarmouth), расположенным в 80 км к северу, чтобы отвлечь английские истребители.

Однако плохая погода нарушила все планы итальянцев. Из-за нее вскоре после взлета были вынуждены повернуть обратно все G.50 и Bf-109, в результате чего вместе с бомбардировщиками остались лишь одни CR.42. Когда итальянские самолеты еще только находились над Северным морем, их засекли английские РЛС, и в 13.30 в воздух были подняты «Харрикейны» из 17 и 257 Sqdn. RAF. Кроме того, приказ перехватить противника получили и «Харрикейны» из 46 и 249 Sqdn. RAF, которые в тот момент патрулировали над кораблями прибрежного конвоя, находившимися в районе м. Фаулнесс, севернее устья Темзы. Вслед за «Харрикейнами» взлетели и «Спитфайры» из 41 Sqdn. RAF, которые, хотя и прибыли слишком поздно, чтобы атаковать бомбардировщики, тем не менее первыми вступили в бой с CR.42.

Согласно данным RAF, в ходе боя были сбиты девять BR.20 и пять CR.42, а еще один бомбардировщик и семь истребителей повреждены. Фактические потери CAI были меньшими, но все равно



**Бомбардировщик BR.20M MM22621 из 243<sup>o</sup> Squadr. 99<sup>o</sup> Gr. В.Т.,  
сбитый 11.11.1940 г. во время налета на Харидж и совершивший  
вынужденную посадку в районе г. Вудбридж,  
в 11 км северо-восточнее Инсуича**



**Истребитель CR.42 MM6976 «85 – 16»  
сержанте Лаззари (A. Lazzari) из 85<sup>o</sup> Squadr. 18<sup>o</sup> Gr. С.Т.,  
сбитый 11.11.1940 г. во время налета на Харидж  
и совершивший вынужденную посадку  
около железнодорожной станции Кортон**

тяжелыми. Обратного не вернулись три BR.20: два бомбардировщика — MM22267 и MM2260 — упали в Северное море, а третий — MM22621 из 243° Squadr. — совершил вынужденную посадку в районе г. Вудбридж (Woodbridge), в 11 км северо-восточнее Ипсуича. Один член экипажа был убит еще в воздухе, а другой вскоре умер от полученных ран, но остальные трое, включая командира экипажа тененте Пиктио Аппани (Pictio Appani), остались живы и попали в плен. Затем английские спасательные катера подняли из воды еще нескольких человек из экипажей первых двух бомбардировщиков.

Были сбиты и два истребителя: CR.42 MM6978 сержене Паничи (E. Panichi) упал в море, а CR.42 MM6976 «85 – 16» сержене Лаззари (A. Lazzari) из 85° Squadr. приземлился около железнодорожной станции Кортон (Corton). Первый пилот погиб, а второй попал в плен. Выработав все горючее, совершил вынужденную посадку около маяка на м. Орфорд-Несс (Orford Ness), в 29 км западнее Ипсуича, CR.42 MM6976 «95 – 13»<sup>1</sup> из 95° Squadr. Его пилот — сержене Пьетро Сальвадори (Pietro Salvadori)<sup>2</sup> — также попал в плен к англичанам.

Еще четыре бомбардировщика получили повреждения и совершили вынужденные посадки на бельгийском побережье. Кроме того, из-за нехватки топлива в Урсел не смогли вернуться девятнадцать CR.42, которые были вынуждены приземлиться на ближайших подходящих площадках. Два истребителя из 83° Squadr. — MM5662 тененте Таччини (P. Tacchini) и MM5676 сержене Сантини (M. Santini) — были разрушены и еще восемь получили различные повреждения.

После возвращения итальянские пилоты заявили, что им удалось сбить девять английских истребителей. Так, сержене-маджоре Руззин из 85° Squadr. 18° Gr. С.Т. сообщил, что видел, как атакованный им «Харрикейн» пошел вниз, оставляя за собой дымный

---

<sup>1</sup> Отремонтировав этот самолет, англичане использовали его для обучения своих легчиков-истребителей. В настоящее время он находится в экспозиции музея RAF в Хендоне.

<sup>2</sup> После окончания Второй мировой войны он продолжил службу в ВВС Италии. Сальвадори погиб в апреле 1953 г., когда его F-84G потерпел аварию во время очередного тренировочного вылета.



**CR.42 MM6976 «95 – 13»  
сержанте Пьетро Сальвадори из 85° Squadr. 18° Gr. С.Т.,  
совершивший 11.11.1940 г. вынужденную посадку  
около маяка на м. Орфорд-Несс**



**CR.42 «83 – 15» из 83° Squadr. 18° Gr. С.Т.,  
совершивший посадку на побережье Бельгии**

шлейф, и ему была засчитана победа<sup>1</sup>. В действительности же все английские истребители после того боя вернулись и лишь два «Харрикейна» получили повреждения.

Узнав о результатах этого боя, Уинстон Черчилль сказал об итальянцах: *«Они могли бы найти себе лучшую работу, защищая свой флот в Таранто»*. Ирония премьер-министра Англии была вполне понятна и уместна, поскольку именно в ночь с 11 на 12 ноября 1940 г. английская палубная авиация провела удачный налет на главную базу итальянского военно-морского флота в Таранто. В ту ночь с авианосца «Илластриес» («Illustrious»), находившегося в 40 милях от о. Кефалиния, поднялись торпедоносцы «Свордфиш» из 813, 815, 819 и 824 Sqdn. FAA<sup>2</sup>. Двумя группами из двенадцати и девяти самолетов они внезапно появились над гаванью Таранто и смогли торпедировать сразу три линкора, тяжелый крейсер и два эсминца.

В ночь с 17 на 18 ноября шесть BR.20M из 43° Stormo В.Т. снова бомбили Харидж, но на этот раз все бомбардировщики вернулись. В 10.10 20 ноября в воздух поднялся одиночный самолет из 13° Stormo В.Т. Он должен был атаковать г. Норидж (Norwich)<sup>3</sup>, однако из-за плохой погоды вскоре вернулся.

В ночь с 20 на 21 ноября двенадцать бомбардировщиков из 13° Stormo В.Т. совершили новые налеты на Харидж и Ипсвич,

---

<sup>1</sup> Это была его вторая и, как затем оказалось, последняя личная победа в ходе Второй мировой войны. После того как 18° Gr. С.Т. в январе 1941 г. вернулась в Италию, Руззин был направлен в академию Реджина Аэронаутики. В августе 1942 г. он получил звание соттененте и был включен в состав 154° Squadr. 3° Gr. 6° Stormo С.Т. Группа была оснащена истребителями С.200, и ее главной задачей было прикрытие итальянских и немецких конвоев в Средиземном море. В июне 1943 г. 3° Gr. была вооружена немецкими Vf-109G-6 и в конце июня — начале июля в боях над Сицилией соттененте Руззин смог повредить два «Спитфайра» и один двухмоторный бомбардировщик «Бостон». Во время своей службы он награжден двумя Серебряными и одной Бронзовой медалями за военную доблесть, одним Военным Крестом и немецким Железным Крестом 2-го класса. Руззин пережил войну и затем жил в Генуе, куда переселилась его семья.

<sup>2</sup> Fleet Air Arm (FAA) — английская военно-морская авиация.

<sup>3</sup> Так же, как и в случае с г. Харич, его во всех географических атласах на русском языке принято называть Норидж, а не Норич.

сбросив семь 250-кг бомб и семьдесят 100-кг фугасных бомб. Английским ночным истребителем был сбит BR.20M MM22257 тененте Паоли (S. Paoli) из 5° Squadr. Позднее на берег в районе местечка Вассенаар (Wassenaar) были выброшены тела Паоли и серженте Рильдани (C. Rildani), они оба были без парашютов и в надутых спасательных жилетах. Судьба же остальных трех членов экипажа так и осталась неизвестной, и они были объявлены пропавшими без вести.

23 ноября двадцать девять CR.42 во главе с маджоре Восиллой, выполнявших полет над английским побережьем Ла-Манша, между Рамсгитом и Фолкстоном были внезапно сзади атакованы «Спитфайрами» Mk.II из 603 Sqn. RAF. В результате итальянцы потеряли два истребителя: MM5694 тененте Мацца (G. Mazza) из 83° Squadr. и MM5694 серженте-маджоре Грилло (G. Grillo) из 95° Squadr. Самолеты упали в Ла-Манш, и оба пилота погибли. Еще два «Фиата», принадлежавшие серженте-маджоре Кампаниле (F. Campanile) и серженте Мелано (P. Melano) из 83° Squadr., получили повреждения и на обратном пути совершили вынужденные посадки.

Со своей стороны, итальянцы заявили о том, что ими в ходе боя были сбиты пять английских истребителей. Фактически же был поврежден лишь один «Спитфайр» Mk.II P7389 пайлэт-офицера<sup>1</sup> Арчи Уинскилла (Archie L. Winkill), вернувшийся на аэродром с пробитым фонарем.

Следующие несколько вылетов прошли для CAI без потерь, что объяснялось, прежде всего, плохой погодой. 25 ноября двадцать пять CR.42 из 18° Gr. C.T. со стороны Кале приблизились к Маргиту. Однако затем в районе Истчурча (Eastchurch) погода ухудшилась и итальянцы повернули обратно, так и не встретив ни одного английского самолета. В ночь с 27 на 28 ноября шестерка BR.20M из 13° Stormo В.Т. вылетела, чтобы атаковать Ипсуич и Харидж, но также из-за плохой погоды не достигла своей цели. Около полудня 28 ноября двадцать три G.50 вместе с двадцатью тремя CR.42 и несколькими немецкими Bf-109E совершили боевой вылет в район Мейстон (Maistone) — Ашфорд (Ashford) — м. Данджнесс, но снова не встретили английских истребителей.

---

<sup>1</sup> Звание пайлэт-офицера (Pilot Officer) в RAF соответствовало званию соттененте в Реджиа Аэронаутике.

Вечером 29 ноября десять BR.20M из 13° Stormo В.Т. подвергли бомбежке города Харидж, Ипсунч, Грейт-Ярмут и Лоустофт (Lowestoft), сбросив сорок одну 100-кг и двадцать 50-кг фугасных бомб. Самолеты встретили сильный зенитный огонь и, вероятно, один из них — BR.20M MM21908 тененте Ребучини (Т. Rebuscini) — получил повреждения. При заходе на посадку он неожиданно потерял управление и врезался в здание расположенной поблизости фермы; все шесть человек, находившиеся на его борту, погибли.

В ночь с 5 на 6 декабря двенадцать самолетов из 13° Stormo В.Т. снова бомбили Ипсунч. Затем в ночь с 13 на 14 декабря в налете на Харидж участвовали одиннадцать BR.20M: семь из 13° Stormo В.Т. и четыре из 43° Stormo В.Т., при этом один самолет был поврежден зенитным огнем. В ночь с 21 на 22 декабря Харидж бомбили четыре самолета из 13° Stormo В.Т. и два из 43° Stormo В.Т. Согласно итальянским данным, один BR.20M был атакован ночным истребителем и получил повреждения.

В последний раз самолеты САI появились над территорией Англии в ночь с 22 на 23 декабря 1940 г., когда шесть BR.20M из 43° Stormo В.Т. один за другим атаковали Харидж. Участие итальянских бомбардировщиков в «битве за Англию» завершилось практически фарсом, когда одиночный самолет командира 240° Squadr. поднялся в воздух, чтобы сбросить бомбы на Лондон. Это была авантюра, которая неизбежно должна была закончиться печально. Так оно и получилось — в районе французского г. Абвилль (Abbeville) BR.20M был сбит английским истребителем и его экипаж был вынужден выпрыгнуть на парашютах.

В конце декабря 1940 г. САI начал готовиться к возвращению в Италию. Официально считалось, что корпус покидает Бельгию временно, чтобы переждать период неблагоприятной зимней погоды, и уже весной вернется обратно. В действительности же истинной причиной его отъезда было резко ухудшившееся положение итальянских войск в Греции и Северной Африке.

3 января 1941 г. большинство итальянских самолетов покинули Бельгию и вылетели в Италию. Всего в ходе налетов на территорию Англии бомбардировщики BR.20M сбросили 54 т бомб. Истребители 18° и 20° Gr. С.Т. совершили 883 боевых вылета, при этом обе группы потеряли девять самолетов и еще столько же получили повреждения в боях. Общие же потери САI составили 36 самолетов и 43 чел. летного персонала.

После этого в Бельгии остались лишь G.50 из 352° и 353° Squadr. 20° Gr. С.Т., которые совершали патрульные полеты над побережьем Ла-Манша между Дюнкерком и Кале. 15 апреля 1941 г. они также были отозваны в Италию и перелетели на аэродром Чампино. За все время патрулирования над Ла-Маншем в январе — апреле итальянские пилоты только дважды видели английские истребители, но в бой с ними так и не вступили.



**Пилот «Харрикейна» из 257 Sqdn. RAF  
в итальянской каске, с бутылкой кьянти и итальянским гербом,  
доставшимися ему в качестве трофеев с бомбардировщика  
BR.20M MM22621 из 243° Squadr. 99° Gr. В.Т.,  
сбитого 11.11.1940 г. во время налета на Харидж**

Балканский полуостров всегда был объектом пристального внимания Италии. Еще в мае 1912 г. в ходе итало-турецкой войны итальянские войска оккупировали архипелаг Додеканес в Эгейском море. Практически сразу же после прихода к власти Муссолини, претендовавший на ведущую роль на Средиземноморье, начал пытаться всеми возможными способами проникнуть на Балканы. Объектом откровенно враждебной внешней политики фашистской Италии стала, прежде всего, Греция.

В 1923 г. граница между Албанией и Грецией была предметом обсуждения специально созданной международной комиссии, в состав которой от Италии входил генерал Теллини (Tellini). Во время проезда по греческой территории он и четверо членов его штаба были убиты неизвестными лицами. Используя это трагическое событие в качестве повода, Муссолини предпринял в 1924 г. ряд шагов в отношении Греции.

Сначала он потребовал, чтобы она принесла официальные извинения за убийство генерала Теллини и членов его штаба. Это означало, что в случае согласия правительство Греции фактически признало бы свою причастность к организации этого убийства, чего и добивался Муссолини. Следующим шагом стало ультимативное требование, чтобы Греция в течение пяти дней выплатила Италии компенсацию за совершенное преступление в размере пятидесяти миллионов лир. Естественно, греческое правительство отказалось выполнить эти требования, что дало Муссолини новый повод начать уже военные действия.

31 августа 1924 г. итальянские боевые корабли обстреляли греческий о. Корфу<sup>1</sup>, а на следующий день с кораблей был высажен десант, захвативший остров. Открытая агрессия вызвала крайне негативную реакцию со стороны ведущих стран, пригрозивших Италии принятием международных санкций против нее. В результате Муссолини был вынужден вывести свои войска с Корфу и на некоторое время «забыть» о существовании Греции.

Однако теперь усилия внешней политики фашистской Италии сосредоточились на Албании, которая занимала важное в страте-

---

<sup>1</sup> Старое название острова Керкира из цепи Ионических островов, расположенных вдоль западного побережья Греции.

гическом отношении положение на восточном побережье Адриатического моря и имела значительные запасы нефти. По сравнению с Грецией она оказалась более слабым противником. Уже в 1926 г. в Тиране между Италией и Албанией был заключен договор, который фактически в скрытой форме устанавливал над последней итальянский протекторат. В немногочисленную албанскую армию были направлены итальянские инструкторы, а все морские порты, аэродромы, почтовая служба и телеграф переданы под управление итальянских компаний.

В апреле 1939 г. Муссолини решил, что пора переходить к более активным шагам на Балканах, и в том же месяце итальянские войска практически без единого выстрела заняли Албанию. Используя теперь албанскую территорию в качестве плацдарма, можно было начинать действия и против других балканских стран. В июле 1940 г. Генеральный штаб итальянской армии разработал планы атаки на Югославию и Грецию, получившие соответственно кодовые обозначения «Esigenza «Е» и «Esigenza «G»». Однако после того, как с Югославией удалось достичь некоторого взаимопонимания, Муссолини приказал сосредоточить все усилия на претворении в жизнь плана нападения на Грецию.

Июль — август 1940 г. были ознаменованы серией провокаций в отношении Греции со стороны итальянцев. Днем 8 июля бомбардировщик SM.79 из 41° Gr. Aut. В.Т., поднявшийся с аэродрома Бриндизи, из-за технических проблем совершил вынужденную посадку на о. Крит, где самолет и его экипаж в соответствии с международным правом были интернированы. Однако вполне правомерные действия греческих властей стали для Муссолини очередным поводом, чтобы заявить о враждебных действиях Греции.

Спустя четыре дня три самолета Реджиа Аэронаутики сначала подвергли бомбежке и обстреляли из пулеметов греческий морской маяк «Орион», а затем атаковали подошедший к нему на помощь греческий эсминец «Идра» («Ydra»)¹. Премьер-министр Греции генерал Иоаннис Метаксас (Ioannis Metaxas) вручил официальную ноту протеста итальянскому послу Эмануэле Грацци (Emanuele

---

¹ 21.04.1941 г. в районе порта Пирей он был атакован Ju-87 из 1./StG3 и получил прямое попадание. Оставленный экипажем, он спустя некоторое время затонул.

Grazzi). В полученном через три дня ответе министерства иностранных дел Италии говорилось, что итальянские самолеты лишь пытались освободить экипаж гидросамолета, якобы совершившего посадку около о. Кефалиния и захваченного в плен греками.

Боевые действия, которые вели итальянцы против кораблей английской Средиземноморской эскадры, предоставили им возможность одновременно и атаковать греческие корабли. Так, в начале августа в Коринфском заливе самолеты Реджиа Аэронаутики подвергли бомбежке два греческих эсминца. Затем итальянские власти заявили, что пилоты просто ошиблись, приняв их за английские корабли.

Своей кульминации провокации против Греции достигли 15 августа. Сначала утром неопознанная подводная лодка выпустила три торпеды по легкому крейсеру «Элле» («Helle»), стоявшему в порту Тенос (Tenos). Одна торпеда попала в корабль, и в результате взрыва погиб один моряк и еще двадцать девять получили ранения. Крейсер был тяжело поврежден и в 09.45 затонул. Две другие торпеды взорвались на берегу, и их осколками была убита одна женщина и ранены несколько мирных жителей. Итальянские власти тогда всячески отрицали свою причастность к произошедшему и только после окончания Второй мировой войны стало известно, что крейсер «Элле» все же потопила итальянская подводная лодка «Дельфино» («Delfino»)¹.

Затем вечером того же дня два самолета Реджиа Аэронаутики в двух милях от побережья Крита обстреляли греческое туристическое судно «Фринтон» («Frinton»).

На рассвете 4 сентября бипланы «Свордфиш» из 815 и 819 Sqdn. FAA, поднявшиеся с авианосца «Илластриес», атаковали итальянский аэродром Гадурра на о. Родос в Эгейском море, сбросив тридцать фугасных и двенадцать зажигательных бомб. В результате были уничтожены два бомбардировщика SM.79 из 39° Stormo B.T., повреждения получили еще три SM.79, два Z.1007bis, один SM.81 и один SM.82., было уничтожено значительное количество запасов топлива, масла и бомб, четыре человека получили тяжелые ранения и двадцать — легкие.

---

¹ Затонула 23.03.1943 г. около порта Таранто после столкновения с лоцманским судном.

Одновременно аэродром Марица, также находившийся на Родосе, должны были атаковать и тринадцать «Свордфишей» из 813 и 824 Sqdn. FAA с авианосца «Игл» («Eagle»), однако они залопоздали с взлетом. Поэтому когда английские самолеты появились над островом, то итальянцы уже были наготове и в воздух по тревоге взлетели CR.32 и CR.42 из 103° Squadr. Aut. С.Т. во главе с капитаном Д'Айелло (D'Ajello). Правда, из-за спешки и некоторой неразберихи два истребителя во время взлета столкнулись и были полностью разрушены, но зато остальные сбили четыре «Свордфиша» (Е4С, Е4Н, Е4К и Е4М). Два самолета упали в море и затем их экипажи были подобраны итальянской подводной лодкой, а остальные два совершили вынужденную посадку на о. Карпатос<sup>1</sup>. Из двенадцати человек, входивших в их экипажи, четверо погибли, а остальные попали в плен.

Тем временем на совещании в Генеральном штабе итальянской армии Муссолини сообщил о своем окончательном решении атаковать Грецию. Генерал Висконти Праска (Visconti Prasca), назначенный командующим итальянским экспедиционным корпусом, самонадеянно заявил, что греческая армия небоеспособна и что его войска без особых усилий войдут в Афины. С 10 по 20 сентября из порта Бриндизи в Албанию были переброшены 40 310 чел., 7728 лошадей, 701 автомобиль и 33 535 т различного снаряжения.

Первоначально вторжение в Грецию планировалось на 26 октября 1940 г., но Муссолини приказал перенести его на 28 октября. В этот день в Италии отмечалась двадцать восьмая годовщина окончания знаменитого марша на Рим, завершившегося приходом к власти фашистов, и Муссолини, видимо, решил отметить эту дату началом новой победоносной войны.

К этому моменту в распоряжении командующего Aeronautica dell'Albania генерале-ди-скаудра Ферручио Ранца (Ferruccio Ranza) имелись полк бомбардировщиков SM.81, автономная группа бомбардировщиков SM.79, автономная истребительная группа и автономная группа самолетов-разведчиков Ro.37bis:

— 38° Stormo В.Т. колонелло Людовико (Ludowico) базировался на аэродроме в г. Валона (Valona)<sup>2</sup>. В него входили:

---

<sup>1</sup> Итальянцы называли его Скарпато (Skarpanto).

<sup>2</sup> Так итальянцы называли албанский г. Влёра.

— 39° Gr. маджоре Симино (Simini): 51° Squadr. капитано Фальконе (Falcone) и 69° Squadr. капитано Беччия (Beccia),

— 40° Gr. тененте-колонелло Панунци (Panunzi): 202° Squadr. капитано Валенти (Valenti) и 203° Squadr. капитано Джордано (Giordano),

— 105° Gr. Aut. В.Т., которой командовал лично министр иностранных дел Италии Галеаццо Чiano, имевший звание тененте-колонелло, размещалась на аэродроме Тирана и в нее входили 254° Squadr. капитано Витали (Vitali) и 255° Squadr. капитано Сусино (Susino),

— 160° Gr. Aut. С.Т. тененте-колонелло Фернандо Занни (Fernando Zanni) располагала тремя эскадрильями:

— 393° Squadr. тененте Торкуато Тестерини (Torquato Testerini) была оснащена бипланами CR.42 и базировалась на аэродроме около г. Корица (Koritz)¹,

— 394° Squadr. капитано Морелли (Morelli), имевшая бипланы CR.32, также находилась в Корице,

— 394° Squadr. капитано Пьера Джузеппе Скарлетты, вооруженная G.50bis, базировалась на аэродроме Берат (Berat),

— 72° Gr. Aut. О.А. тененте-колонелло Коцци (Cozzi) включала три эскадрильи, базировавшиеся в разных местах:

— 25° Squadr. капитано Пратези (Pratesi) размещалась на аэродроме Корица,

— 42° Squadr. капитано Менкаральи (Mencaraglia) — на аэродроме Валона,

— 120° Squadr. капитано Кришиони (Criscioni) — на аэродроме Тирана.

Затем в период с 1 по 5 ноября к ним присоединились еще две автономных истребительных группы и одна автономная бомбардировочная группа:

— 24° Gr. Aut. С.Т. маджоре Евгению Леотты, прибывшая на аэродром Тирана, была оснащена истребителями G.50bis и имела в своем составе три эскадрильи: 354° Squadr. капитано Паоло Арканджелетти, 355° Squadr. капитано Этторе Фошини и 361° Squadr.,

— 150° Gr. Aut. С.Т. тененте-колонелло Прателли (Pratelli), чей штаб разместился в г. Аргирокастрон (Argyrokastron)², располагала

¹ Ныне г. Корча.

² Ныне носит название Гирокастра.

ремя эскадрильями CR.42:

— 363° Squadr. капитано Луиджи Мариотти базировалась на аэродроме Тирана,

— 364° Squadr. капитано Николы Магальди (Nicola Magaldi) — на аэродроме Валона,

— 365° Squadr. капитано Джорджио Граффера (Giorgio Graffer) — на аэродроме Аргирокастрон,

— 104° Gr.Aut. В.Т. тененте-колонелло Порты (Porta), оснащенная бомбардировщиками SM.79, действовала с аэродрома Тирана и имела две эскадрильи: 252° Squadr. капитано Казини (Casini) и 253° Squadr. капитано Карбони (Carboni).

Всего в Aeronautica dell' Albania насчитывались 187 самолетов, в т. ч.: 107 истребителей (47 G.50, 46 CR.42 и 14 CR.32), 59 бомбардировщиков (35 SM.79 и 24 SM.81) и 21 самолет-разведчик Ro.37bis.

Кроме того, в случае необходимости к боевым действиям на Балканах могла быть привлечена и 4° Squadra Aerea генерале-ди-скаудра Аугусто Бонолы (Augusto Bonola), размещенная в южной части Италии. К 28 октября 1940 г. она имела 135 самолетов, среди которых были и двадцать Ju-87 из 96° Gr.Aut. В.а.Т., базировавшихся на аэродроме Лечче, в 37 км юго-восточнее Бриндизи.

Противостоявшие им греческие Королевские военно-воздушные силы (Elleniki Vassiliki Aeropolia — EVA) уступали в численности:

— четыре истребительных эскадрильи (21, 22, 23 и 24 Mira) имели 45 самолетов: тридцать шесть польских PZL P.24 и девять французских MB.151,

— три бомбардировочных эскадрильи (31, 32 и 33 Mira) — 35 самолетов: двенадцать английских Бристоль «Бленхейм» Mk.IV (Bristol «Blenheim»), двенадцать Фэйри «Баттл» Mk.I (Fairey «Battle») и одиннадцать французских «Потез-633» (Potez 633),

— три эскадрильи армейской авиации (1, 3 и 4 Mira) — 50 самолетов: восемнадцать «Бреге-19», пятнадцать Hs-126 и семнадцать «Потез-25А»,

— три эскадрильи морской авиации (11, 12 и 13 Mira) — 30 самолетов: девять Фэйри III F, двенадцать Do-22G и девять Авро «Ансон» (Avro «Anson»).

Кроме того, в резерве находились еще четырнадцать самолетов: шесть английских бипланов-торпедоносцев Хаукер «Хорсли» Mk.II (Hawker «Horsley»), шесть чешских истребителей Avia B-534 и два английских истребителя Глостер «Гладиатора» (Gloster «Gladiator»),

подаренных одним из греческих бизнесменов. В составе учебных эскадрилий имелись двадцать бипланов «Авро-621» и двадцать два «Авро-626».

Всего по состоянию на 29 октября 1940 г. в составе ЕВА насчитывалось 216 самолетов, при этом из 45 истребителей и 35 бомбардировщиков в пригодном для полетов состоянии находилось соответственно только 30 и 29.

В 06.00 28 октября итальянские войска перешли албано-греческую границу. На южном участке, в направлении на г. Янина, наступала группировка, включавшая: 51-ю пехотную дивизию «Сиена», 23-ю горнострелковую дивизию «Феррара», моторизованную дивизию «Чентауро», три кавалерийских и три берсальерских полка и восемнадцать батарей тяжелой артиллерии. В центральном секторе, в направлении на г. Кастория, должна была двигаться 3-я пехотная дивизия «Юлия», усиленная полком горной артиллерии. На северном участке, в направлении на г. Флорина, наступали 19-я пехотная дивизия «Венеция», 29-я пехотная дивизия «Пьемонт», 49-я пехотная дивизия «Парма», бронетанковый полк, четырнадцать батарей тяжелой артиллерии и три албанских пехотных батальона. С греческой же стороны противостояли всем этим силам две пехотные дивизии, пехотная бригада и горнострелковый полк.

Когда Гитлеру, ничего не знавшему о намерениях своего союзника, доложили о вторжении итальянцев в Грецию, он пришел в страшную ярость. Он опасался создания на Балканах антифашистского блока и, прежде всего, вступления в войну на стороне Великобритании Турции. Муссолини же, надеясь на быструю победу над Грецией, которую ему обещали генералы из Генерального штаба, хотел прочно закрепиться на Балканах и поставить Гитлера уже перед свершившимся фактом. Забегая несколько вперед, можно сказать, что этим надеждам не суждено было сбыться.

Итальянская армия и Реджиа Аэронаутика, в частности, так и не смогли использовать свое численное превосходство, на что имелся целый ряд причин. Главной из них было то, что итальянское командование слишком самонадеянно подошло к планированию операции, недооценив боеспособность греческих войск и их решимость защищать свою страну. Умело используя горную местность, греки смогли малыми силами организовать прочную оборону и дать отпор итальянским войскам. Кроме того, на территории Албании была слабо развита транспортная инфраструктура, что за-

трудняло действия авиации, переброску итальянских войск и их снабжение. Свое дело сделала и дождливая осенняя погода, поскольку только два аэродрома — в Тиране и в Валоне — имели взлетно-посадочные полосы из щебня. Все остальные аэродромы были грунтовыми и после дождей становились непригодными к использованию. Еще одной немаловажной причиной стало отсутствие надлежащего взаимодействия между итальянскими войсками и авиацией.

Первый воздушный бой между самолетами Реджиа Аэронаутики и EVA произошел 28 октября около десяти часов утра. Три CR.42 из 393° Squadr. 160° Gr.Aut. С.Т. перехватили за линией фронта самолет-разведчик Hs-126 из 3 Mira. Пилот ведущего «Фиата» — тененте Марио Газтано Карачини (Mario Gaetano Carancini) — с дистанции около 150 м обстрелял его и смог поджечь двигатель. В результате греческий самолет упал на землю восточнее села Дарда (Darda), расположенного в 11 км юго-восточнее Корицы.

В тот же день SM.81 из 37° Stotno В.Т. тененте-колонелло Банчери (Bancheri), входившего в состав 4° Squadra Aerea и базировавшегося на аэродроме Лечче, в 37 км юго-восточнее Бриндизи, атаковали линии снабжения в тылу греческих войск. Один самолет был поврежден зенитным огнем и, дотянув до итальянского побережья, совершил вынужденную посадку в Отранто.

Весь день 29 октября шел противной дождь, парализовавший действия авиации обеих сторон. На следующий день погода несколько улучшилась, что позволило самолетам подняться в воздух. Сначала три CR.32 из 394° Squadr. 160° Gr.Aut. С.Т. встретили в районе г. Кастория пару Hs-126 из 3 Mira. Тененте Марио Фраскадоре (Mario Frascadore) атаковал одного из них, но на его «Фиате» заклинило пулеметы, и греческий самолет успел уйти в облака.

Через некоторое время пять CR.42 из 160° Gr.Aut. С.Т. во главе с тененте-колонелло Фернандо Занни перехватили еще одну пару Hs-126 из 3 Mira. В результате сержанте-маджиоре Вальтер Раттиччери (Walter Ratticchieri) из 393° Squadr. сразу же сбил один «Хеншель», который упал в районе села Вассилиада (Vassiliada). Его пилот — хипосминагос<sup>1</sup> Евангелос Яннарис (Evangelos Yiannaris) — стал первым пилотом EVA, погибшим в ходе Второй мировой войны.

---

<sup>1</sup> Звание хипосминагоса (Hipopminagos — Hipo.) в EVA соответствовало званию тененте в Реджиа Аэронаутике.

Тем временем Занни атаковал второй самолет и успел тяжело повредить его, прежде чем он скрылся в облаках<sup>1</sup>. Вероятно, Hs-126 упал где-то в горах, поскольку его так и не нашли, а его пилот антилосминагос Лазарос Папамихазель (Lazaros Paramichael) и бортстрелок эписминиа<sup>2</sup> Константинос Геметрис (Constantinos Gemetris) были объявлены пропавшими без вести.

Утром 31 октября истребители 160° Gr.Aut. С.Т. атаковали греческие аэродромы, расположенные около Флорины и Кастории. После полудня «Фиаты» из 394° Squadr. снова поднялись в воздух, чтобы перехватить греческий самолет-разведчик, который, по сообщениям наземных войск, кружил в районе г. Билишти (Bilishte), в 17 км восточнее Корицы. Над линией фронта истребители попали в полосу проливного дождя, и в результате два пилота, потеряв ориентировку, были вынуждены выпрыгнуть на парашютах. Марешалло Луи (Lui) опустился в расположении итальянских частей и вскоре вернулся в свою эскадрилью, а тененте Чиарло (Ciario) оказался на другой стороне фронта и попал в плен.

Ранним утром 1 ноября три CR.32 из 394° Squadr. 160° Gr.Aut. С.Т. во время патрульного полета над линией фронта перехватили и сбили два «Брегг-19» из 2 Mira. Эти победы были разделены между итальянскими пилотами, в т. ч. на счет тененте Марио Фраскадоре были записаны две групповых победы.

В течение дня бомбардировщики Реджиа Аэронаутики совершили два налета на Салоники. Эти налеты были примечательны тем, что в них принимали непосредственное участие лица из правящей верхушки Италии. Сначала город подвергли бомбежке десять SM.79 из 105° Gr.Aut. В.Т. во главе с тененте-колонелло Галеаццо Чиано, которых прикрывали пять CR.42 из 393° Squadr. 160° Gr.Aut. С.Т. Им наперехват с аэродрома Седес (Sedes), расположенного южнее Салоник, поднялись семь истребителей PZL P.24 из 22 Mira. Греки атаковали бомбардировщики над городскими окраинами, но так и не смогли добиться никакого успеха. Со своей стороны,

---

<sup>1</sup> Занни была засчитана личная победа, которая стала его единственной победой в ходе Второй мировой войны.

<sup>2</sup> Звания антилосминагоса (Anthyposminagos — Анро.) и эписминиа (Episminias — Эпис.) в EVA соответствовали званиям соттененте и серженте-маджоре в Реджиа Аэронаутике.

пилоты «Фиатов» заявили об одном сбитом греческом истребителе и еще на один претендовали бортстрелки «Савой».

Затем налет на Салоники совершили бомбардировщики *Cant Z.1007bis* из 47° Stormo В.Т. колонелло Таде (Tade), который входил в состав 4° Squadra Aerea и базировался на аэродроме Гротталье, в 17 км северо-восточнее Таранто. Один из самолетов пилотировал младший сын Муссолини — капитано Бруно Муссолини<sup>1</sup>, командовавший 260° Squadr. 106° Gr. На этот раз пилоты *PZL P.24* из 21 Mira заявили о том, что ими был сбит один итальянский бомбардировщик, но фактически поврежденный *Cant Z.1007bis* из 263° Squadr. 107° Gr. все же смог вернуться в Гротталье.

В ответ бомбардировщики «Бленхейм» из 32 Mira атаковали итальянские аэродромы в Корице и Тиране, откуда, как предполагалось, взлетали итальянские бомбардировщики. Согласно греческим данным, в ходе бомбежки было уничтожено много итальянских самолетов. В действительности же реальные потери Реджиа Аэронаутики составили лишь один CR.32 и один CR.42, которые во время посадки в Тиране попали в воронки от бомб и получили сильные повреждения.

День 2 ноября был отмечен активными действиями самолетов Реджиа Аэронаутики. Сначала шесть *Ju-87R* из 96° Gr. Aut. В.а.Т. нанесли удары по позициям греческих войск на о. Корфу и в районе поселка Долиана (Dolaina), в 35 км северо-западнее Янины. Сама Янина, бывшая главным опорным пунктом греческих войск в южном секторе, дважды подверглась бомбежке: сначала ее атаковали пять «Пиччиателло»<sup>2</sup> из 96° Gr. В.а.Т., а затем — десять *Cant Z.1007bis* из 47° Stormo В.Т.

На аэродроме Янина базировались три *PZL P.24* из 21 Mira во главе с хипосминагосом Йоном Сакеллариу (John Sakellariou), которые были выделены для прикрытия своих войск, сосредоточившихся в этом районе. Греческие истребители атаковали бомбардировщики над горой Мицикели (Mitsikeli), в 8 км северо-восточнее Янины, когда те, выполнив задание, уже повернули назад.

---

<sup>1</sup> Погиб 07.08.1941 г. в ходе испытательного полета на новом четырехмоторном бомбардировщике *Piaggio P.108*.

<sup>2</sup> *Picchiatello* — так итальянцы прозвали немецкие *Ju-87*. Приблизительно это слово можно перевести как «хороший удар».

Затем каждая из сторон заявила о трех победах: греки засчитали хипосминагосу Сакеллариу три Cant Z.1007bis, а командиру 365° Squadr. капитано Графферу — три PZL P.24. Фактически же все итальянские самолеты благополучно вернулись на свои аэродромы, а греки потеряли только один истребитель, пилот которого — тот самый Сакеллариу — погиб.

Через некоторое время еще одна девятка бомбардировщиков из 47° Stormo В.Т. совершила налет на аэродром Лариса (Larissa), а девять BR.20 из 116° Gr. 37° Stormo В.Т. тененте-колонелло Скарлати (Scarlata), которая также входила в состав 4° Squadra Aerea и базировалась на аэродроме Лечче, подвергли бомбежке порт Патры. Когда первая группа появилась в районе Янины, то ее атаковал уже лишь один PZL P.24, который пилотировал капрал Пападополус (Papadopoulos). Согласно греческим данным, ему удалось сбить один бомбардировщик, прежде чем его истребитель получил серию прямых попаданий в топливный бак и врезался в землю. По сведениям же Реджиа Аэронаутики, в этом районе был потерян один SM.81 из 40° Gr. 38° Stormo В.Т., который сначала был поврежден зенитным огнем, а затем атакован одиночным греческим истребителем.

Днем десять бомбардировщиков Cant Z.1007bis из 50° Gr.Aut. В.Т. тененте-колонелло Ортолана (Ortolan), которая входила в состав 4° Squadra Aerea и базировалась на аэродроме Бриндизи, под прикрытием девяти CR.42 из 363° Squadr. 150° Gr.Aut. С.Т. во главе с капитано Луиджи Мариотти, совершили новый налет на Салоники. В результате бомбежки в городе погибли около двухсот мирных жителей. Итальянские самолеты были атакованы восемью PZL P.24 из 22 Mira, которым удалось сбить четыре и повредить один бомбардировщик.

Среди отличившихся греческих пилотов был хипосминагос Митралексес (Mitralexes). Он сначала сбил один бомбардировщик из 210° Squadr. капитано Куомо (Cuomo), а затем, расстреляв весь боезапас, винтом своего истребителя разбил хвостовое оперение второго бомбардировщика. В результате поврежденный самолет упал на землю в районе г. Лангадас (Langadas), в 18 км северо-восточнее Салоник. Его пилот погиб, но остальные четыре члена экипажа успели выпрыгнуть на парашютах. Совершив поблизости вынужденную посадку, Митралексес при помощи местных крестьян взял всех четырех итальянцев в плен.



**Бомбардировщик Cant Z.1007bis из 210° Squadr. 50° Gr.Aut. В.Т.  
в ходе боевого вылета над Грецией, ноябрь 1940 г.**



**Бомбардировщик Fiat BR.20M над Албанией,  
осень 1940 г.**

Тем временем эписминнас Дагоулас (Dagoulas) подбил третий бомбардировщик, который затем с пробитыми топливными баками приземлился около г. Верия (Verria), в 64 км западнее Салоник. В том же районе совершил вынужденную посадку и четвертый подбитый Cant Z.1007bis. Оба экипажа попали в плен. Со своей стороны, пилоты «Фиатов» заявили о четырех сбитых греческих истребителях и еще на шесть побед претендовали бортстрелки бомбардировщиков, однако фактически повреждения получил лишь один PZL P.24. Его пилот — сминагос<sup>1</sup> Кирьяцес (Kyriazes) — был ранен, но все же сумел совершить благополучную посадку.

В тот же день три «Бленхейма» из 32 Mira снова бомбили аэродром Корица. Чтобы атаковать их, в воздух попытался подняться один CR.42 из 393<sup>o</sup> Squadr. 160<sup>o</sup> Gr.Aut. С.Т. Однако в результате взрыва упавшей недалеко бомбы истребитель был уничтожен, а его пилот — сержанте Ардезио (Ardesio) — погиб.

3 ноября девять Cant Z.1007bis из 47<sup>o</sup> Stormo В.Т. под прикрытием «Фиатов» из 24<sup>o</sup> Gr.Aut. С.Т. совершили последний в 1940 г. налет на Салоники. На подходе к городу их сверху атаковали PZL P.24 из 22 Mira и эписминнас Аргиропулос (Argyropoulos) сбил один бомбардировщик из 262<sup>o</sup> Squadr. 107<sup>o</sup> Gr., а эписминнас Дагоулас — один истребитель. Согласно греческим данным, хипосминнас Яникостас (Yianikostas) после долгого преследования уже над территорией Югославии сбил еще один Cant Z.1007bis, однако это не подтверждается данными Реджиа Аэронаутики. В ходе боя два греческих летчика получили ранения: эписминнас Ламбродуло (Lambrodoulos) выпрыгнул на парашоте, а эписминнас Пилес (Pyles) смог благополучно приземлиться на аэродроме Седес.

Тем временем Греция в лице премьер-министра генерала Метаксаса сразу после начала войны с Италией обратилась за военной помощью к Великобритании. После непродолжительных переговоров было решено направить в Грецию английский экспедиционный корпус, в состав которого вошли и несколько эскадрилий RAF. Первыми английскими самолетами, прибывшими в Грецию, стали восемь «Бленхеймов» Mk.IF из 30 Sqn. RAF сквэдрен-лидера<sup>2</sup> Шэн-

<sup>1</sup> Звание сминагоса (Sminagos — Smin.) в EVA соответствовало званию капитана в Реджиа Аэронаутике.

<sup>2</sup> Звание сквэдрэн-лидера (Squadron Leader) в RAF соответствовало званию маджоре в Реджиа Аэронаутике.

нона (U. Y. Shannon), приземлившись 3 ноября на аэродроме Элефсис, в 17 км северо-западнее Афин. Британским летчикам предстояло действовать в совершенно незнакомом районе, большей частью над горами, не имея при этом подробных карт и истребительного прикрытия, что, конечно, не вселяло в них большого оптимизма.

На следующий день — 4 ноября — «Бленхеймы» из 30 Sqn. RAF совершили первый патрульный полет над бухтой Элефсис. Они смогли обнаружить итальянскую летающую лодку Cant Z.501, которой, однако, удалось быстро скрыться в облаках.

В течение 4 ноября самолеты Реджиа Аэронаутики продолжали наносить удары по позициям греческих войск в районе Янины. В этих налетах участвовал и прототип пикирующего бомбардировщика SM.86, который пилотировал летчик-испытатель фирмы «Савойя-Марчетти» маджоре Элио Скаприни (Elio Scarpini). Согласно греческим данным, пилоты из 21 и 23 Mira сбили три итальянских бомбардировщика, два из которых были записаны на счет антипосминагоса Кацароса (Katsaros) из 21 Mira.

Днем «Бреге-19» из 2 Mira атаковали в ущелье около села Дистрато (Distraton), в 43 км северо-восточнее г. Янина, позиции итальянских альпийских стрелков. Одна тройка была перехвачена парой CR.42 из 365° Squadr. 150° Gr. Aut. С.Т., которые пилотировали соттотененте Лоренцо Клеричи (Lorenzo Clerici) и сержанте Доменико Фаччини (Domenico Facchini). Совместными усилиями они сбили два греческих самолета, а третий смог ускользнуть. Один «Бреге-19» врезался в землю, и его экипаж — командир 2 Mira эписминагос<sup>1</sup> Фридерикос Катассос (Fridericos Katassos) и антипосминагос Александрос Сарванис (Alexandros Sarvanis) — погиб, а второй самолет совершил вынужденную посадку в районе села Ксеролимни (Xyrolimni), в 12 км западнее г. Козани.

5 ноября на аэродром Элефсис прибыли еще четыре «Бленхейма» Mk.I из 30 Sqn. RAF<sup>2</sup>, а на следующий день туда из Египта перелетели шесть «Веллингтонов» во главе с командиром 70 Sqn. RAF сквэдрен-лидером Рольфе (Rolfе).

---

<sup>1</sup> Звание эписминагоса (Episminagos — Epis.) соответствовало званию маджоре в Реджиа Аэронаутике.

<sup>2</sup> Звено «А» было оснащено бомбардировщиками «Бленхейм» Mk.I, а звено «В» — истребителями «Бленхейм» Mk.IF.

6 ноября три «Бленхейма» из 30 Sqn. RAF во главе со сквэдрен-лидером Шенноном атаковали итальянский аэродром Валона. В результате бомбежки были повреждены взлетно-посадочная полоса и три SM.81 из 38° Stormo В.Т. Однако, несмотря на воронки на взлетной полосе, в воздух все же смогли подняться несколько CR.42 во главе с командиром 364° Squadr. 150° Gr.Aut. С.Т. капитано Николой Магальди. Согласно итальянским данным, Магальди сбил один «Бленхейм». Фактически бомбардировщик, хотя и получил сильные повреждения, а его бортстрелок был убит, все же смог вернуться в Элефсис.

На рассвете 7 ноября шесть «Веллингтонов» из 70 Sqn. RAF совершили налет на порт Валона, но итальянцы уже были наготове, и бомбардировщики были атакованы CR.42 из 154° Gr.Aut. С.Т. Тененте Вальтер Франчино (Walter Franchino) и сержанте-мэджоре Адрио Гисмонди (Adrio Gismondi) сбили два «Веллингтона»: Т2731 флайт-лейтенанта Бриана (A. E. Brian) и Т2734 сержанта Брукса (G. N. Brooks), при этом последний взорвался в воздухе. Никто из экипажей сбитых бомбардировщиков не спасся. Еще два самолета получили повреждения, но смогли благополучно вернуться на аэродром Элефсис.

На обратном пути «Веллингтонъ» встретились с тройкой Cant Z.506В из 35° Stormo В.М. Бортстрелки бомбардировщиков, обстреляв их, смогли сбить одну летающую лодку. Кроме того, экипажи сообщили, что бортстрелками над Валоной был сбит и один CR.42. В действительности же, хотя несколько «Фиатов» и получили попадания, все они благополучно приземлились на аэродроме Валона. После полудня, когда истребители 154° Gr.Aut. С.Т. снова начали подниматься в воздух, у CR.42 тененте Франчино оторвалась одна плоскость. «Фиат» рухнул на землю, погребя под своими обломками пилота. Вероятной причиной катастрофы могло стать повреждение, полученное самолетом во время утреннего боя.

8 ноября оставшиеся четыре «Веллингтона» вернулись в Египет, но вместо них прибыли шесть других самолетов из 70 Sqn. RAF. Одновременно на аэродром Элефсис перелетели пять «Бленхеймов» Mk.I из 84 Sqn. RAF под командованием сквэдрен-лидера Льюиса (Lewis).

10 ноября бомбардировщики из 84 Sqn. RAF совершили налет на аэродром Валона, «Бленхеймъ» Mk.IV из 32 Mira атаковали итальянские позиции в районе местечка Калпаки (Kalpaki), севернее

Янины. Обратные греческие самолеты возвращались уже в темноте и один из них потерпел аварию.

11 ноября «Бленхейм» из 32 Mira проводил разведку итальянских позиций северо-восточнее села Кельшора (Kelcyte), в 15 км западнее г. Тепелена. На обратном пути в районе Полиграда (Poligrade) он был перехвачен несколькими CR.42 из 154° Gr. Aut. С.Т. и затем сбит командиром 395° Squadr. капитано Пьером Джузеппе Скарпеттой. Весь экипаж «Бленхейма», который возглавлял сминагос Поттиус Моравелиас (Photius Moravelias), погиб.

В ночь на 12 ноября «Веллингтоны» из 70 Sqdn. RAF совершили первый ночной налет на порты Валона и Дураццо (Durazzo)<sup>1</sup>. Следующей ночью они снова атаковали Валону, а также нефтеперерабатывающий завод в Бари.

Ранним утром 13 ноября «Бленхейм» Mk.I из 84 Sqdn. RAF подвергли бомбежке аэродромы в Валоне и Аргирокастроне. На последнем в результате налета были уничтожены Ro.37 и Ca.133 и поврежден один CR.42. Соттененте Эрнесто Тревизи (Ernesto Trevisi) и сержанте Марио Скальярини (Mario Scagliarini) из 393° Squadr. 160° Gr. Aut. С.Т. перехватили бомбардировщики и, согласно итальянским данным, сбили по одному «Бленхейму»<sup>2</sup>. Фактически же повреждения получил только самолет, который смог благополучно вернуться на свой аэродром.

14 ноября греческая армия неожиданно перешла в наступление по всему фронту и довольно быстро смогла прорвать итальянские позиции. Для поддержки наступления с воздуха командование EVA приложило максимум усилий. В течение дня бомбардировщики «Бленхейм», «Потез-633» и «Баттл» из 31, 32 и 33 Mira совершили несколько налетов на итальянские аэродромы в районе албанских городов Корица и Аргирокастрон.

В 09.45 южный аэродром в Корице атаковали два «Бленхейма»<sup>3</sup> и два «Баттла». Бомбардировщик, который пилотировал сминагос Деметриос Палагеоргиу (Demetrios Papageorgiu), получил прямое попадание зенитного снаряда и взорвался в воздухе. Второй «Бленхейм», хотя и был поврежден в результате взрыва, все же смог

---

<sup>1</sup> Ныне г. Дуррес.

<sup>2</sup> Это были единственные личные победы Тревизи и Скальярини.

<sup>3</sup> Третий бомбардировщик во время рулежки увяз в грязи и не смог взлететь.

сбросить свои бомбы на цель. Затем его атаковали три CR.42 во главе с командиром 393° Squadr. тененте Торкуато Тестерини. Согласно итальянским данным, после нескольких атак этот «Бленхейм» был сбит Тестерини, но в действительности он смог вернуться на свой аэродром Лариса с разрушенным килем и более чем со ста пробоинами в фюзеляже. В результате бомбежки в Корице был уничтожен один Ca.113 и повреждены три CR.42 и один CR.32.

Тем временем остальные пилоты 393° Squadr. заметили два «Баттла», взлетающих с греческого передового аэродрома, и серженте-маджиоре Вальтер Раттичиери сбил один из них. Однако и в этом случае поврежденный греческий бомбардировщик дотянул до своего аэродрома.

Около полудня два патрульных CR.42 из 393° Squadr. 150° Gr.Aut. С.Т., которые пилотировали тененте Энеа Атти (Enea Atti) и соттотененте Ромео Делла Костанца (Romeo Della Costanza), сбили в районе Корицы один «Бленхейм» и один PZL P.24.

Вскоре четыре CR.42 из 150° Gr.Aut. С.Т., которые пилотировали соттотененте Уго Драго и Эрнесто Тревизи, а также серженте Аугусто Манетти (Augusto Manetti) и Витторио Пирчио (Vittorio Pirchio), также патрулировавшие над аэродромами Корица и Аргирокастрон, заметили еще два PZL P.24. Итальянцы сразу же атаковали их, но это была лишь приманка, а на большой высоте находились еще десять истребителей из 23 MiGa во главе с эписминагосом Теодополусом (Theodoropolous).

В результате в ходе боя были сбиты два «Фиата»: соттотененте Тревизи<sup>1</sup> погиб, а серженте Манетти успел выпрыгнуть на парашюте. Серженте Пирчио был ранен в левую ногу, а его истребитель получил сильные повреждения и затем во время посадки перевернулся. Согласно итальянским данным, в ходе боя греки потеряли пять PZL P.24. Три самолета были сбиты совместными усилиями всех четырех пилотов, а остальные два записаны на счет соттотененте Драго. Фактически же были повреждены и совершили вынужденные посадки только три греческих истребителя.

---

<sup>1</sup> Родился 07.06.1919 г. в г. Нови-Лигуре, в 42 км севернее Генуи. Успел одержать лишь одну личную победу, сбив 13.11.1940 г. бомбардировщик «Бленхейм». Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Всего в течение 14 ноября пилоты 150° и 160° Gr.Aut. С.Т., согласно итальянским данным, в ходе боев в районе аэродрома Корица сбили восемь PZL P.24 из 23 Mira. Греческие пилоты также претендовали на восемь сбитых «Фиатов», но в действительности итальянцы потеряли только два CR.42 из 150° Gr.Aut. С.Т.

Тройка истребителей из 23 Mira перехватила одиночный SM.79 из 254° Squadr. 105° Gr.Aut. В.Т., выполнявший разведывательный полет. Хипосминагосу Ласкарису (Laskaris) удалось тяжело повредить бомбардировщик, и он совершил вынужденную посадку в Корице. В тот же день три «Бленхейма» из 30 Sqdn. RAF совершили налет на мост через р. Деволи, расположенный севернее Корицы. Бомбардировщики не имели истребительного прикрытия, и этот вылет завершился для них печально. Они были атакованы шестью «Фиатами», и в результате два самолета были сбиты, а третий получил тяжелые повреждения и с большим трудом дотянул до аэродрома Элефсис.

15 ноября несколько PZL P.24 из 22 Mira встретили пять SM.79 из 105° Gr.Aut. В.Т. В ходе боя эписмияниас Аргиропулос подбил один из них, который совершил вынужденную посадку в районе Корицы. Бортстрелки бомбардировщиков затем заявили, что сбили два греческих истребителя, а пилоты прибывших им на помощь «Фиатов» из 24° Gr.Aut. С.Т. претендовали еще на один сбитый самолет и одну вероятную победу.

Вскоре после 14.00 «тройка» CR.32 из 393° Squadr. перехватила три «Бленхейма» из 30 Sqdn. RAF, которые атаковали позиции итальянских войск северо-восточнее Корицы. Согласно данным Реджиа Аэронаутики, два бомбардировщика были сбиты серженте-маджоре Доменико Туфано (Domenico Tufano)<sup>1</sup> и серженте-маджоре Раттичери, однако в действительности англичане потеряли только один «Бленхейм» L1120 флайт-сержанта<sup>2</sup> Чилда (E. V. Child).

В тот же день CR.42 соттотененте Маурицио Николиса ди Робиланта (Maurizio Nicolis di Robilant) из 363° Squadr. 150° Gr.Aut. С.Т. сопровождал разведчик Ro.37bis из 72° Gr.Aut. О.А. В ходе полета ди Робилант заметил четыре «Баттла», которые бомбили цели в

---

<sup>1</sup> Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны.

<sup>2</sup> Звание флайт-сержанта (Flight Sergeant) в RAF соответствовало званию серженте-маджоре в Реджиа Аэронаутике.

районе Корицы. Он в одиночку атаковал их и, согласно итальянским данным, сбил три бомбардировщика. Фактически же был потерян только один «Баттл», весь экипаж которого во главе с эписминиясом Франгоулисом Арнидисом (Frangoulis Arnidis) погиб. Второй самолет был поврежден, но смог дотянуть до своего аэродрома. Однако еще в воздухе его штурман — антипосминагос Аристофанес Папас (Aristofanes Papas) — умер от тяжелого ранения в ногу.

В ночь на 18 ноября «Веллингтоны» из 70 Sqn. RAF совершили новые налеты на Бари, Бриндизи, Валону и Дураццо. Их попытались атаковать итальянские ночные истребители CR.42N, но ни один из бомбардировщиков не получил повреждений. Уже на обратном пути один самолет, участвовавший в бомбежке порта Дураццо, сбившись с курса, оказался над территорией Югославии. Он врезался в гору около поселка Даниловград, в 18 км северо-западнее г. Подгорица, и весь его экипаж, включая находившегося на борту военного корреспондента американской газеты «Нью-Йорк Геральд Трибюн» Ральфа Барнеса (Ralph Barnes), погиб.

В течение 18 ноября CR.42 из 160° Gr.Aut. С.Т. несколько раз вступали в бой с PZL P.24 из 21, 22 и 23 Mira. Итальянские пилоты заявили о шести сбитых самолетах: две победы одержал сержанте-маджиоре Артуро Бонато (Arturo Bonato) из 393° Squadr. и по одной — тененте Тестерини, тененте Карачини, сержанте Лука Минелла (Luka Minella) и сержанте Теофила Биолькати (Teofila Biolcati)<sup>1</sup>.

Трудно сказать, насколько претензии итальянских пилотов на такое количество побед были обоснованы. Известно, что в тот день греки потеряли, по крайней мере, три PZL P.24. Погибли хипосминагос Яникостас из 22 Mira и эписминияс Грегори Валканас (Gregory Valcanas) из 23 Mira, а хипосминагос Корнелеус Котронес (Corneleus Kotrones) из 22 Mira получил ранение в ногу, но все же смог совершить аварийную посадку.

Со своей стороны, хипосминагос Ласкарис из 23 Mira и антипосминагос Кацарос из 21 Mira сообщили о двух сбитых CR.42, но фактически 160° Gr.Aut. С.Т. не понесла никаких потерь. В тот же день летчики 23 Mira сбили один SM.79 из 255° Squadr. 105° Gr.Aut. В.Т. и один Cant Z.1007bis из 211° Squadr. 50° Gr.Aut. В.Т. Один из

---

<sup>1</sup> Для Минеллы и Биолькати эти победы стали единственными личными победами в ходе Второй мировой войны.



**Бомбардировщики SM.79 из 253° Squadr. 104° Gr.Aut. В.Т.  
в ходе боевого вылета над Грецией**



**Пилот из 394° Squadr. 160° Gr.Aut. С.Т. перед вылетом,  
Албания, ноябрь 1940 г.  
На фюзеляже самолета нарисован профиль Муссолини**

сбитых в тот день итальянских самолетов пилотировал соттененте Алессандро Каселли (Alessandro Caselli)<sup>1</sup>, который затем был посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

В тот же день на аэродром Элефсис прибыли девять истребителей «Гладиатор» из звена «В» 80 Sqn. RAF во главе со сквэдрэн-лидером Уильямом Хикки (William Hickey). Утром 19 ноября они перелетели на аэродром Трикала и после дозаправки вместе с тремя греческими PZL P.24 вылетели на патрулирование в район Корицы. Там они перехватили несколько CR.42 из 160° Gr. Aut. С.Т. и G.50 из 24° Gr. Aut. С.Т. После боя англичане заявили о девяти победах и еще три были отнесены к категории вероятных. Фактически же Реджиа Аэронаутика потеряла три CR.42 и один G.50. Погибли серженте-маджоре Натале Виола (Natale Viola) и марешалло Джузеппе Сальвадори (Giuseppe Salvadori) из 363° Squadr. 160° Gr. Aut. С.Т., серженте-маджоре Артуро Бонато из 393° Squadr. 160° Gr. Aut. С.Т. и тененте Аттилио Менеджел (Attilio Meneghel) из 355° Squadr. 24° Gr. Aut. С.Т. Кроме того, был поврежден еще один CR.42, его пилот — серженте-маджоре Вальтер Раттичиери — был ранен в обе ноги, но все же смог совершить посадку.

В свою очередь серженте-маджоре Лучиано Тарантини (Luciano Tarantini) из 160° Gr. Aut. С.Т. и капитано Паоло Арканджелетти сбили по одному «Гладиатору» и еще две победы итальянских пилотов были отнесены к разряду вероятных. Однако, согласно данным RAF, в том бою был поврежден лишь один «Гладиатор», пилот которого — флайинг-офицер<sup>2</sup> Стакей (Stuckey) — получил ранение, но все же смог дотянуть до аэродрома Трикала.

Начавшиеся в горах снегопады и метели на несколько дней парализовали действия авиации над линией фронта. К этому времени греческие войска уже находились в непосредственной близости от аэродромов Корица и Аргирокастрон. Поэтому командующий Aeronautica dell' Albania генерале-ди-скаудра Ферручио Ранца отдал приказ начать эвакуацию базировавшихся там подразделений. 154° Gr. С.Т. перебазировалась на аэродром Берат, 394° Squadr. С.Т.

---

<sup>1</sup> Родился 18.11.1910 г. в г. Пенне (Реппе), в 22 км западнее порта Пескара.

<sup>2</sup> Звание флайинг-офицера (Flying Officer) в RAF соответствовало званию тененте в Реджиа Аэронаутике.

— на аэродром Деволи, 150° Gr.Aut. С.Т. — на аэродром Валона, 25° Squadr. О.А. — на аэродром Тирана, а 24° Gr.Aut. С.Т. — на аэродромы Скутари (Scutari) и Тирана. 22 ноября греческие войска заняли Корицу и поселок Лесковик (Leskovik), в 40 км восточнее аэродрома Аргирокастрон.

23 ноября на аэродром Трикала перелетели «Гладиаторы» из звена «А» 80 Sqdn. RAF, которые были доставлены в Афины на борту английских крейсеров «Глочестер» («Gloucester») и «Эдинбург» («Edinburg»). Одновременно на аэродром Мениди (Menidi), севернее Афин, прибыли бомбардировщики «Бленхейм» из 211 Sqdn. RAF под командованием сквэдрен-лидера Гордон-Финлейсона (Gordon-Finlayson). Это было все, что командование RAF могло направить на помощь Греции.

24 ноября G.50bis из 24° Gr.Aut. С.Т. сбили два «Бленхейма», один из которых был на счету тененте Барталетти (Bartaletti). Два дня спустя три бомбардировщика из 211 Sqdn. RAF совершили налет на порт Дураццо. Зенитным огнем были повреждены два «Бленхейма» и затем один из них, который пилотировал сквэдрен-лидер Гордон-Финлейсон, разбился во время вынужденной посадки.

27 ноября девять «Гладиаторов» из 80 Sqdn. RAF атаковали севернее Янины двенадцать CR.42 из 150° Gr.Aut. С.Т., которые сопровождали три бомбардировщика SM.79. Согласно английским данным, были сбиты два «Фиата», но фактически итальянцы потеряли только один истребитель, пилот которого — командир 364° Squadr. капитано Никола Магальди<sup>1</sup> — погиб. Второй самолет получил тяжелые повреждения, но все же смог дотянуть до своего аэродрома.

В тот же день двадцать семь итальянских истребителей: пятнадцать из 160° Gr.Aut. С.Т. и двенадцать из 24° Gr.Aut. С.Т., совершили массированный налет на аэродром Козани. В результате были уничтожены пять и повреждены три «Бреге-19» из 2 Mira, один человек погиб и несколько получили ранения.

28 ноября десять CR.42 во главе с командиром 365° Squadr. 150° Gr.Aut. С.Т. капитано Граффером над селом Делвинаклион (Delvinaklion), в 10 км от албано-греческой границы, встретились с шестью «Гладиаторами» из звена «А» 80 Sqdn. RAF. В завязав-

---

<sup>1</sup> Родился 20.04.1911 г. в г. Потенца. Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

шемся бою итальянцы понесли тяжелые потери. Сначала в воздухе столкнулись «Фиат» сержанте Коррадо Миджнани (Corrado Mignani) и «Гладиатор» № 5812 флайинг-офицера Сайкса (H. U. Sykes), в результате чего оба пилота погибли. Затем были сбиты еще два итальянских истребителя: капитано Граффер погиб, а сержанте Ахилле Пачини (Achille Pacini) успел выпрыгнуть на парашюте. Два «Фиата» получили повреждения, их пилоты — марешалло Джуглиелмо Баччи (Guglielmo Bacci) и сержанте Арриго Зотти (Arrigo Zotti) — были ранены, но все же смогли вернуться на свой аэродром.

Итальянские пилоты утверждали, что сбили четыре «Гладиатора», но фактически 80 Sqn. RAF потерял только один истребитель флайинг-офицера Сайкса. «Гладиатор» № 5816 флайт-лейтенанта Эдварда Джонса (Edward Jones) получил сильные повреждения, при этом сам Джонс был ранен в шею, но все же смог посадить самолет на аэродроме Янина. Еще три самолета — № 5786, № 5788 и № 5884 — вернулись с различными повреждениями.

Утром 2 декабря флайт-лейтенант Мармадюк Петтл (Marmaduke Pattle)<sup>1</sup> из 80 Sqn. RAF сбил в районе Аргирокастро на самолет-разведчик Ro.37bis из 47° Squadr. 72° Gr. Aut. O.A. Около полудня два патрульных «Гладиатора», которые пилотировали тот же Петтл и пайлэт-офицер Самюэль Купер (Samuel Cooper), в районе Премета (Premet) перехватили и сбили еще два Ro.37bis из 72° Gr. Aut. O.A. Один из сбитых в тот день самолетов принадлежал капитано Мичеле Милано (Michele Milano)<sup>2</sup>, который был посмертно награжден Золотой медалью за воинскую доблесть.

3 декабря восемнадцать CR.42 из 160° Gr. Aut. C.T. во главе с командиром группы маджоре Оскаром Молилари (Oskar Molinari)<sup>3</sup> юго-западнее местечка Мосхополес (Moschopoles) встретились с шестью PZL P.24 из состава 23 Mira. Затем итальянские пилоты заявили о четырех сбитых греческих истребителях. По од-

---

<sup>1</sup> Одержав 51 победу, он стал лучшим асом RAF. Сквэдэрн-лидер Петтл погиб 20.04.1941 г., когда его «Харрикейн» был сбит Vf-110 из 5./ZG26 и упал в залив Элефсис, в 15 км северо-западнее Афин.

<sup>2</sup> Родился 15.11.1910 г. в Бари.

<sup>3</sup> В звании тененте в 1937 — 38 гг. в составе VI° Gr. C.T. он участвовал в боях в Испании, однако не смог одержать ни одной победы.

ной победе одержали маджиоре Молинари, соттотененте Джорджио Моретти (Giorgio Moretti) и сержанте-маджиоре Лучиано Тарантини, а четвертый самолет был сбит совместными усилиями нескольких пилотов 160° Gr.Aut. С.Т. После боя греки объявили об одном сбитом «Фиате», подтвердив при этом потерю одного своего PZL P.24, пилот которого — хипосминагос Константине Цицас (Constantine Tsitsas) — погиб.

Следующим утром четырнадцать «Гладиаторов» из 80 Sqn. RAF в районе Янины встретились с двенадцатью CR.42 из 150° Gr.Aut. С.Т. и десятью G.50bis из 24° Gr.Aut. С.Т. После боя английские летчики заявили о девяти победах, но фактически Реджиа Аэронаутика потеряла только два CR.42, оба пилота — тененте Тиоло (Tiolo) и соттотененте Пенна (Penna) — погибли. Со своей стороны, пилоты G.50bis претендовали на два сбитых «Гладиатора», но в действительности все английские истребители вернулись.

7 декабря «Бленхеймь» из 84 и 211 Sqn. RAF совершили налет на аэродром Валона. Поднявшиеся навстречу CR.42 из 150° Gr.Aut. С.Т. смогли сбить два самолета из 84 Sqn. RAF, и еще один самолет получил повреждения. Когда бомбардировщики возвращались, началась метель, и в условиях плохой видимости два «Бленхейма» из 211 Sqn. RAF врезались в гору в районе г. Ламия (Lamia).

После того как в ноябре 1940 г. греческая армия, перейдя в контрнаступление, нанесла итальянцам сильное поражение и заняла значительную часть албанской территории, а в Грецию прибыл английский экспедиционный корпус, Гитлеру стало ясно, что ему придется вмешаться в войну на Балканах. Вермахт уже начал подготовку к осуществлению плана нападения на СССР под кодовым наименованием «Барбаросса», а английские бомбардировщики, находившиеся теперь на греческих аэродромах, угрожали главному источнику топлива для немецких танков и самолетов — румынским нефтепромыслам в районе Плоешти. Однако Греция была слишком далеко от границ Третьего рейха, и потому сначала требовалось заручиться поддержкой ряда восточноевропейских государств, которые бы пропустили немецкие войска через свою территорию.

В ноябре 1940 г., не выдержав сильнейшего нажима со стороны Германии, к трехстороннему военно-политическому пакту «Рим — Берлин — Токио» присоединились Венгрия, Словакия и Румыния, и только болгарский царь Борис III еще раздумывал, сделать ему то же самое или нет. Несмотря на пока еще неясную позицию Болга-

рии, Гитлер 13 декабря 1940 г. отдал приказ о разработке плана вторжения в Грецию, получившего кодовое наименование операция «Марита» («Marita»). Ее планом было предусмотрено, что 12-я полевая армия фельдмаршала Вильгельма Зигмунда Листа (Wilhelm Sigmund List) при поддержке 8-го авиакорпуса Люфтваффе генерала Вольфрама фон Рихтхофена (Wolfram von Richthofen) должна была начать наступление на Грецию с территории Болгарии.

После прибытия в Грецию английских «Гладиаторов» командование Реджиа Аэронаутики решило усилить свои подразделения, действующие в Албании. Непосредственно в Албанию перебазировались G.50bis из 154° Gr. C.T., а на юг Италии были переброшены 370° Squadr. 152° Gr. Aut. C.T. и 373° и 374° Squadr. 153° Gr. Aut. C.T., оснащенные истребителями С.200. Кроме того, 6 декабря с Сицилии на аэродром Лечче перелетели Ju-87R из недавно сформированной 97° Gr. В.а.Т. маджоре Антонио Москателли (Antonio Moscatelli). 14 декабря они совершили свой первый боевой вылет над Грецией, когда пять самолетов из 238° Squadr.<sup>1</sup> и четыре из 239° Squadr. атаковали позиции греческих войск на южном участке фронта.

Около полудня 19 декабря тринадцать «Гладиаторов» из 80 Sqdn. RAF во главе со сквэдрэн-лидером Хикки в ходе патрульного полета в районе г. Тепелена встретили пять SM.79 из 46° Stormo В.Т., которых прикрывали CR.42 из 160° Gr. Aut. C.T. и G.50bis из 150° Gr. Aut. C.T. Бортстрелкам бомбардировщиков удалось подбить «Гладиатор» № 5785. Его пилот — пайлэт-офицер Самозль Купер — получил тяжелое ранение, но все же смог выпрыгнуть на парашюте из горящего самолета. Сквэдрэн-лидер Хикки приземлился на залитом водой поле, чтобы найти его. С помощью греческих солдат ему удалось найти тяжелораненого Купера и доставить его в госпиталь в Аргирокастрон. Однако все усилия врачей спасти Купера оказались безрезультатными и тем же вечером он умер. Зенитным огнем с земли был также поврежден «Гладиатор» № 5827 и его пилоту — сержанту Эдварду Хеветту (Edward Hewett) — пришлось совершить вынужденную посадку приблизительно в 33 км севернее Янины. Повреждения самолета оказались настолько серьезными, что его пришлось списать.

---

<sup>1</sup> В начале марта 1941 г. она вместе с 208° Squadr. вошла в состав вновь сформированной 101° Gr. В.а.Т. маджоре Джузеппе Донадио (Giuseppe Donadio). Вместо нее в 97° Gr. В.а.Т. была включена 209° Squadr.



**Пилот из 374° Squadr. 153° Gr.Aut. С.Т. около своего С.200, аэродром Гротталье, в 17 км северо-восточнее Таранто, конец 1940 г.**



**Истребитель С.200 «374 – 9» из 374° Squadr. 153° Gr.Aut. С.Т., аэродром Гротталье, конец 1940 г.**

Утром 21 декабря десять «Гладиаторов» из 80 Sqn. RAF во главе со сквэдрэн-лидером Хикки над г. Аргирокастрон перехватили три бомбардировщика Cant Z.1007 из 47° Stormo В.Т., вылетевшие с аэродрома Гротталье, в 17 км северо-восточнее Таранто. Флайт-лейтенант Мармаджок Петти успел сбить один самолет, прежде чем появились пятнадцать CR.42 из 160° Gr. Aut. С.Т. Итальянские истребители во главе с маджоре Молинари направлялись на разведку в район Янина — Парамитья (Paramythia) — Зица (Zitsa).

Бой, в котором также участвовали и «Фиаты» из 150° Gr. С.Т., продолжался двадцать пять минут. Интересно, что обе стороны сильно преувеличили число вражеских самолетов, с которыми вели бой. Если экипажи итальянских бомбардировщиков сообщили, что их атаквали около двадцати «Гладиаторов», то пилоты последних вообще оценили число появившихся «Фиатов» в 54 самолета!

После боя пилоты 160° Gr. Aut. С.Т. заявили о шести сбитых «Гладиаторах»: по две победы одержали маджоре Молинари и тененте Эдоардо Крайнц (Edoardo Crainz) из 394° Squadr. и по одной — капитано Паоло Арканджелетти и тененте Эбер Джуудуче (Eber Giuduce)<sup>1</sup> из 393° Squadr. Кроме того, победы, одержанные командиром 393° Squadr. тененте Торкуато Тестерини, серженте-маджоре Франческо Пенна (Francesco Penna) и серженте-маджоре Доменико Туфано из 393° Squadr., были отнесены к разряду вероятных. Легчики 150° Gr. Aut. С.Т. претендовали на два «Гладиатора», и бортстрелки бомбардировщиков из 47° Stormo В.Т. — еще на один.

В действительности 80 Sqn. RAF потерял только два «Гладиатора»: № 5854 флайинг-офицера Рипли (A. D. Ripley) и № 5816 сквэдрэн-лидера Уильяма Хикки. Оба летчика погибли, при этом последний успел покинуть горящий самолет, но купол его парашюта загорелся, в результате Хикки получил при ударе о землю тяжелейшие травмы и вскоре скончался<sup>2</sup>. Еще два «Гладиатора» были сильно

---

<sup>1</sup> Позднее в звании капитано он служил в 352° и 164° Squadr., а затем был назначен командиром 371° Squadr. В ходе Второй мировой войны Гуидучи одержал пять побед и был награжден Серебряной и Бронзовой медалями за военную доблесть и Бронзовой медалью за авиационную доблесть.

<sup>2</sup> В конце января 1941 г. Уильям Хикки был посмертно награжден Крестом «За летные боевые заслуги» (Distinguished Flying Cross — DFC).

повреждены: фланг-офицер Сидней Линнард (Sidney Linnard)<sup>1</sup> получил ранение в икру левой ноги, а у флайт-сержанта Дональда Грегори (Donald Gregory) был поврежден правый глаз. Тем не менее, несмотря на полученные ранения и повреждения самолетов, оба летчика смогли дотянуть до своего аэродрома около г. Янина.

Количество побед, заявленных англичанами, также превышало реальное число потерь противника. Вернувшимся пилотам 80 Sqdn. RAF были засчитаны восемь побед, в то время как итальянцы потеряли лишь два «Фиата» из 160° Gr. Aut. С.Т. Оба пилота — тененте Марио Газтано Карачини из 393° Squadr. и тененте Марио Фраскадоре из 394° Squadr. — погибли<sup>2</sup>. Командир 160° Gr. С.Т. маджоре Молинари был ранен в правую ногу и совершил вынужденную посадку в районе г. Тепелена.

21 декабря три G.50bis из 154° Gr. С.Т. сбили бомбардировщик «Потез-63» из 31 Mira. Это был первый самолет этого типа, потерянный EVA с начала войны. Весь экипаж бомбардировщика во главе с командиром 31 Mira антисминархосом<sup>3</sup> Пападакисом (Papadakis) погиб. В тот же день и 97° Gr. В.а.Т. потеряла первые два Ju-87R, которые были сбиты зенитным огнем. Один из сбитых самолетов принадлежал тененте Андреа Брецци (Andrea Brezzi)<sup>4</sup>, который был посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

На следующий день пять G.50bis из 154° Gr. Aut. С.Т. перехватили девять «Бленхеймов» из 84 Sqdn. RAF, которые направлялись бомбить нефтяные вышки в районе села Кельцора, в 15 км западнее г. Тепелена. Итальянские пилоты заставили их повернуть обратно. Согласно данным Реджиа Аэронаутики, были сбиты четыре бомбардировщика: три победы были на счету сержанте Манфредо Бьянчи (Manfredo Bianchi) и одна — на счету сержанте Золи (Zoli).

---

<sup>1</sup> К концу Второй мировой войны на его счету были шесть личных побед и одна победа в группе, в т.ч. в ходе боев в Северной Африке он сбил три Ju-87.

<sup>2</sup> Карачини успел одержать в ходе Второй мировой войны три победы, а на счету Фраскадоре были две победы, одержанных в группе.

<sup>3</sup> Звание антисминархоса (Antisminarchos — Anpin) в EVA соответствовало званию тененте-колонелло в Реджиа Аэронаутике.

<sup>4</sup> Родился 31.07.1910 г.



**Истребители G.50bis из 154° Gr.Aut. С.Т.:  
вверху — из 354° Squadr., внизу — из 361° Squadr.,  
Албания, декабрь 1940 г.**



**G.50bis командира 395° Squadr. 154° Gr.Aut. С.Т.  
капитано Пьера Джузеппе Скарпетты,  
конец 1940 г.**

Фактически же англичане потеряли только два «Бленхейма», еще пять самолетов вернулись с различными повреждениями.

25 декабря итальянские бомбардировщики совершили налет на о. Корфу, в ходе которого погиб двадцать один мирный житель и еще тридцать человек были ранены. В тот же день над островом появились и «Бленхеймы» из 84 Sqn. RAF, но на этот раз из бомболок падали не бомбы, а упаковки с рождественскими подарками для детей. После того как в Афинах узнали об итальянском налете на Корфу, 211 Sqn. RAF получил приказ нанести ответный удар по аэродрому Валона. Большинство летного персонала находилось в увольнении по случаю Рождества, и с большим трудом удалось скомплектовать пять экипажей. Налет на Валону оказался неожиданным для итальянцев: на земле был уничтожен один CR.42 и еще два повреждены, а все «Бленхеймы» благополучно вернулись.

Однако не всегда экипажам «Бленхеймов» так везло, и уже на следующий день CR.42 из 150<sup>o</sup> Gr. Aut. С.Т. сбили два бомбардировщика.

30 декабря сначала серженте Цоли из 154<sup>o</sup> Gr. Aut. С.Т. сбил «Бленхейм» Mk.IF из 30 Sqn. RAF. Затем два CR.42 из 363<sup>o</sup> Squadr. 150<sup>o</sup> Gr. Aut. С.Т., которые пилотировали соттененте Маурицио ди Робилант и серженте Энрико Мичели (Enrico Micheli), перехватили в районе Валоны два «Бленхейма» Mk.IV из 32 Mira. Совместными усилиями итальянские пилоты сбили один бомбардировщик, весь экипаж которого во главе со сминагосом Клеантесом Хацийоанну (Cleanthes Hatzioannou) погиб. Оставшийся «Бленхейм» архисминиаса<sup>1</sup> Орпанидиса (Orphanidis) получил повреждения и разбился уже недалеко от своего аэродрома.

В тот же день «Бленхейм» Mk.IF из 30 Sqn. RAF сбил у греческого побережья Cant Z.506B из 190<sup>o</sup> Squadr. 86<sup>o</sup> Gr. 35<sup>o</sup> Stormo В.М. Интересно, что английские летчики, увидев, как итальянцы пытаются удержаться на крыле своего тонущего самолета, бросили им спасательную шлюпку. Вскоре после этого экипаж летающей лодки был подобран подошедшим итальянским боевым кораблем.

---

<sup>1</sup> Звание архисминиаса (Archisminias — Amin) в EVA соответствовало званию маршалло в Реджиа Аэронаутике.

31 декабря 1940 г. соттотененте Джулиано Фиссопе (Giuliano Fissore) из 154° Gr. С.Т. сбил «Бленхейм» из 211 Sqn. RAF. В течение нескольких последующих дней из-за начавшихся дождей, перемежавшихся со снегопадом, самолеты противоборствовавших сторон оставались на земле.

Активные действия авиации возобновились только 6 января 1941 г. В 09.40 девять «Бленхеймов» из 211 Sqn. RAF совершили очередной налет на Валону, сбросив бомбы с высоты 1200 м. Когда бомбардировщики повернули обратно, их перехватили CR.42 из 150° Gr. Aut. С.Т. и G.50bis из 154° Gr. С.Т. Согласно итальянским данным, удалось сбить шесть самолетов и еще один повредить. Три «Бленхейма» были записаны на счет сержанте Освальдо Бартолаччини (Oswaldo Bartolaccini) из 150° Gr. Aut. С.Т., по одному — на счет соттотененте Паскуале Фальтони (Pasquale Faltoni)<sup>1</sup> из 150° Gr. Aut. С.Т. и тененте Ливии Басси (Livio Bassi) из 154° Gr. С.Т., а пятый поделили между собой несколько пилотов 154° Gr. С.Т., среди которых был и Басси.

Фактически же англичане потеряли два самолета: «Бленхейм» L1487 флайнг-офицера Кембелла (R. D. Cambell) упал в районе Валоны, и весь его экипаж попал в плен, а тяжелоповрежденный самолет флайт-лейтенанта Друдни (Doudney) разбился при попытке совершить вынужденную посадку на своей территории, и все три члена его экипажа погибли. Еще три бомбардировщика получили различные повреждения, и затем один из них, немного не дотянув до аэродрома, приземлился «на брюхо».

16 января из Италии на аэродром Берат прибыла 5° Gr. O.A. (31° и 39° Squadr.), оснащенная самолетами-разведчиками Ro.37bis, однако 20 января в Италию была отозвана 105° Gr. Aut. В.Т.

Утром 20 января пять «Бленхеймов» из 211 Sqn. RAF совершили налет на Валону. Уже после того, как самолеты сбросили бомбы, их атаковали четыре CR.42 из 150° Gr. Aut. С.Т. Согласно итальянским данным, соттотененте Эрнани Лоддо (Ernani Loddo) из 365° Squadr. сбил один «Бленхейм», что, однако, не подтверждено сведениями противоположной стороны.

В тот же день Cant Z.1007bis из 47° Stormo В.Т. совершили первый налет на Афины. Лидирующая «четверка» избежала встречи с

---

<sup>1</sup> Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны.

истребителями, но уже следующая группа бомбардировщиков была атакована тремя «Гладиаторами» из 80 Sqn. RAF и одним «Бленхеймом» Mk.IF из 30 Sqn. RAF. Совместными усилиями английские летчики сбили один и повредили четыре самолета. В то же время бортстрелкам бомбардировщиков удалось подбить один «Гладиатор». Его пилот — флайнг-офицер Стакей — смог дотянуть до аэродрома, но уже при заходе на посадку взорвался топливный бак. Объятый пламенем самолет врезался в землю, похоронив под своими обломками летчика.

23 января на аэродром Элефсис прибыл 11 Sqn. RAF сквэдрен-лидера Стенвенса (Stevens), в составе которого были шесть «Бленхеймов» Mk.I и столько же «Бленхеймов» Mk.IV. Одновременно из Египта на кораблях были доставлены «Гладиаторы» из 112 Sqn. RAF сквэдрен-лидера Брауна (Brown).

Согласно греческим данным, 25 января во время очередного налета итальянских бомбардировщиков на Салоники пилоты 21, 22 и 23 MiG сбили два Cant Z.1007bis и два BR.20. Фактически Реджиа Аэронаутика потеряла только один Cant Z.1007bis, а остальные три самолета, получив повреждения, благополучно вернулись на свои аэродромы.

28 января группа итальянских бомбардировщиков, в которую входили пять SM.79 из 96° Gr. 35° Stormo В.М.<sup>1</sup> и четыре BR.20 из 116° Gr. 37° Stormo В.Т., была перехвачена пятнадцатью «Гладиаторами» из 80 Sqn. RAF. После боя английские летчики заявили о трех сбитых самолетах: двух SM.69 и одном BR.20, но фактически Реджиа Аэронаутика потеряла только одну «Савойю».

В конце января — начале февраля плохая погода, сопровождавшаяся шквальным ветром, снова заставила стороны прекратить активные действия в воздухе. 9 февраля погода улучшилась и восемнадцать SM.79 из 104° Gr. Aut. В.Т. совершили налет на позиции греческих войск в районе Тепелена — Кельцора. Бомбардировщики прикрывали двенадцать G.50bis из 24° Gr. Aut. С.Т. во главе с маджоре Евгенио Леоттой и двенадцать CR.42 из 160° Gr. Aut. С.Т. во главе с тененте Эдоардо Грайнцем. Итальянские самолеты были

---

<sup>1</sup> В течение января 1941 г. она вместо летающих лодок Cant Z.506B была оснащена бомбардировщиками SM.79.

перехвачены группой греческих истребителей, состоявшей из четырех «Гладиаторов» из 21 Mira<sup>1</sup> и восьми PZL P.24 из 22 и 23 Mira.

После серии хаотических схваток пилоты 24° Gr.Aut. С.Т. заявили о четырех сбитых самолетах: одном «Гладиаторе» и трех PZL P.24. Кроме того, по одному «Гладиатору» были записаны на счет тененте Грайнца, серженте-маджоре Лучиано Тарантини и серженте-маджоре Аурелио Мюнixa (Aurelio Munich) из 160° Gr.Aut. С.Т. и еще по одному PZL P.24 — на счет соттененте Рауля Франчинетти (Raoul Francinetti) и серженте Антонио Краббиа (Antonio Crabbia) из той же группы<sup>2</sup>.

Таким образом, итальянские пилоты претендовали на девять сбитых самолетов, но на самом деле в ходе этого боя греки потеряли лишь один «Гладиатор» и один PZL P.24. Хипосминагос Антонис Папайоанну (Antonis Papaioannu) был тяжело ранен в обе ноги, но тем не менее совершил вынужденную посадку в районе села Какавия (Kakavia), в 24 км юго-восточнее Гирокастра. Однако в результате посадки его «Гладиатор» имел такие серьезные повреждения, что был признан непригодным для ремонта и списан. PZL P.24 получил попадание в двигатель, и его пилот также попытался совершить вынужденную посадку, которая завершилась полным разрушением самолета. Кроме того, еще два «Гладиатора» и один PZL P.24 получили повреждения, при этом пилот последнего — эписминиас Джон Михопоулос (John Michopoulos) — был ранен в бедро, но все же смог дотянуть до своего аэродрома в Салониках.

Сами греческие пилоты заявили о шести победах. Сминагос Иоанис Келлас (Ioanis Kellas)<sup>3</sup> сообщил о том, что сбил два бомбардировщика SM.79, эписминиас Дагоулас из 22 Mira — один SM.79,

---

<sup>1</sup> В начале декабря 1940 г. EVA получила от англичан четырнадцать «Гладиаторов». Они поступили на вооружение 21 Mira, а все оставшиеся PZL P.24 были переданы в 22 и 23 Mira.

<sup>2</sup> Для Грайнца и Тарантини это были третьи и последние победы в ходе Второй мировой войны, а для Мюнixa, Франчинетти и Краббиа — единственными.

<sup>3</sup> Всего на его счету было три победы. Утром 15.04.1941 г. над г. Трикала его «Гладиатор» был подбит в бою с Bf-109E из II./JG27. Келлас получил легкое ранение, но все же смог совершить вынужденную посадку. После оккупации Греции он служил в составе 335 Sqdn. RAF на Ближнем Востоке и вышел в отставку в 1948 г.

антипосминагос Анастассиос Бардивилиас (Anastassios Bardivilias) из 21 Mira — два истребителя и хипосминагос Митралексес — один истребитель. Однако ни одна из этих побед не подтверждается данными Реджиа Аэронаутики.

В тот же день бомбардировщики Cant Z.1007bis из 47° Stormo В.Т. и 50° Gr.Aut. В.Т. в очередном налете на Салоники были атакованы истребителями Bloch MB.151 из 24 Mira. Согласно греческим данным, эписминагос Смирниотопулос (Smyrniotopoulos) сбил один самолет, записав на счет своей эскадрильи первую победу. Однако в действительности бомбардировщик был только поврежден и смог вернуться на аэродром.

Утром 10 февраля Cant Z.1007bis из 47° Stormo В.Т. и BR.20 из 116° Gr. 37° Stormo В.Т. подвергли бомбежке Янину. Последнюю группу попытались атаковать три PZL P.24 из 21 Mira, но их самих перехватили G.50bis из 24° Gr.Aut. С.Т. во главе с маджоре Леотто. Затем итальянские пилоты сообщили о двух сбитых истребителях: одна победа была записана на счет Леотто, а другую разделить между собой несколько пилотов. В действительности же греки потеряли лишь один PZL P.24, пилот которого — антипосминагос Бардивилиас — погиб.

После полудня двадцать пять Cant Z.1007bis из 47° Stormo В.Т. и SM.79 из 104° Gr. В.Т. под прикрытием G.50bis из 154° Gr. С.Т. совершили налет на аэродром Янина. Массированная бомбежка дала незначительный эффект: был уничтожен всего один «Гладиатор» и еще три получили повреждения. Истребители из 80 Sqdn. RAF атаковали группу бомбардировщиков из 47° Stormo В.Т. и, согласно английским данным, сбили два и повредили несколько самолетов. Повреждения получили семь Cant Z.1007bis, но все они смогли благополучно вернуться на аэродром Гротталле, в 17 км северо-восточнее Таранто.

Ранним утром 11 февраля вместо бомбардировщиков над аэродромом Янина появились тридцать два истребителя: семнадцать CR.42 из 150° Gr.Aut. С.Т. и пятнадцать G.50bis из 154° Gr. С.Т. Вернувшись, итальянские пилоты заявили о том, что на земле уничтожены три и повреждены пятнадцать «Гладиаторов» и еще два сбиты над аэродромом. Фактически же был сбит один из греческих «Гладиаторов», пытавшихся подняться в воздух навстречу противнику, и еще три были повреждены на земле. Зенитным огнем был подбит один CR.42, но ему удалось вернуться в Тирану.

Поскольку итальянское командование посчитало налет успешным, было решено повторить его. Около 23.00 шесть CR.42 из 150° Gr. Aut. С.Т. снова атаковали аэродром Янина, сообщив затем об уничтожении грузовика и повреждении шести «Гладиаторов». Однако и на этот раз итальянцы были слишком оптимистичны в оценке своих действий, поскольку в действительности ими был поврежден только один греческий «Гладиатор».

День 13 февраля 1940 г., как и положено тринадцатому числу, оказался очень неудачным для экипажей английских «Бленхеймов». Сначала утром двенадцать бомбардировщиков из 84 и 211 Sqdn. RAF должны были под прикрытием четырнадцати «Гладиаторов» из 80 и 112 Sqdn. RAF атаковать цели южнее г. Тепелена. Однако во время полета к цели самолеты попали в сильную облачность и пилоты истребителей потеряли своих подопечных. Летевшие без прикрытия «Бленхеймы» столкнулись с шестью G.50bis из 154° Gr. С.Т. Как результат, один бомбардировщик был сбит, а второй, получив тяжелые повреждения, едва дотянул до аэродрома Парамитья, в 36 км юго-западнее Янины и совершил посадку с одной выпущенной стойкой шасси.

Затем около полудня шестерка G.50bis из 154° Gr. С.Т. во главе с капитано Скарпеттой перехватила шесть «Бленхеймов» из 11 Sqdn. RAF, которые приближались к аэродрому Берат. Итальянцы сбили два бомбардировщика, еще два получили тяжелые повреждения, и один из них совершил вынужденную посадку. Вскоре пилоты 154° Gr. С.Т. встретили шесть самолетов из 211 Sqdn. RAF и, согласно итальянским данным, сбили два «Бленхейма». Однако на этот раз англичанам повезло, они смогли достаточно быстро уйти в облака, и потому два поврежденных бомбардировщика все же смогли вернуться на свой аэродром.

Из-за проливных дождей активные действия в воздухе прекратились на несколько последующих дней. В этот период англичане получили серьезное подкрепление, когда из Египта прибыли пятнадцать «Харрикейнов» из 33 Sqdn. RAF.

Необычно холодная зима значительно затруднила снабжение греческих войск. В тяжелейшем положении оказались части в горных районах, практически лишившиеся продовольствия и медикаментов. Единственным способом спасти их от голодной смерти была доставка самого необходимого по воздуху. Эта задача была возложена на экипажи английских «Веллингтонов». В течение всей зимы

они, невзирая на погодные условия, сбрасывали над греческими позициями тюки с хлебом и консервами.

В качестве передовой базы бомбардировщики использовали полевой аэродром около села Парамитья, в 36 км юго-западнее Янины. Это село находилось на плато длиной около 16 км, расположенном на высоте 800 м над уровнем моря и окруженном со всех сторон горами высотой около 1500 м. Попастъ туда можно было только пешком или на мулах по узкой тропе, петлявшей по крутым склонам, или же по воздуху. Надо отметить, что, несмотря на регулярные полеты, итальянские самолеты-разведчики к этому времени еще не смогли обнаружить аэродром. Во многом это объяснялось отсутствием построек, за исключением примитивных землянок.

В 14.45 20 февраля с аэродрома Парамитья поднялись два «Веллингтона» из 37 Sqn. RAF и один греческий Ju-52/3m. На их борту находились в общей сложности свыше трех тонн продовольствия и снаряжения, которые они должны были сбросить в расположение греческих частей в районе села Кельцора, в 15 км западнее г. Тепелена. Прикрывали самолеты пятнадцать «Гладиаторов» из 80 и 112 Sqn. RAF. В какой-то момент английские летчики заметили вдали пять итальянских истребителей, которые так и не решились приблизиться. Низкая облачность и дождь сильно затрудняли полет, но тем не менее задача была выполнена, и оба «Веллингтона» и «Юнкерс» благополучно вернулись в Парамитью.

После этого в воздух поднялись семнадцать «Бленхеймов»: восемь из 84 Sqn. RAF, шесть из 211 Sqn. RAF и три из 30 Sqn. RAF. Вскоре один самолет из 84 Sqn. RAF из-за неполадок с двигателем вернулся назад, но остальные шестнадцать в сопровождении шести «Харрикейнов» из 80 Sqn. RAF совершили налет на Берат. В результате бомбежки были уничтожены склады итальянской армии и разрушен мост через р. Осуми.

С расположенного поблизости аэродрома поднялись G.50bis из 361<sup>o</sup> и 395<sup>o</sup> Squadr. 154<sup>o</sup> Gr.Aut. C.T. В ходе завязавшегося боя, к которому вскоре присоединились и патрульные «Гладиаторы» из 80 и 112 Sqn. RAF, согласно итальянским данным, были сбиты один «Бленхейм» и один истребитель, который почему-то был идентифицирован, как «Спитфайр». Фактически получили повреждения, но смогли вернуться три английских самолета: бомбардировщики пайлэт-офицера Кокса (Cox) из 211 Sqn. RAF и

сержанта Рэтлиджа (Ratlidge) из 30 Sqn. RAF и «Гладиатор» Mk.II № 5817 флайнг-офицера Найджела Куллена (Nigel Cullen).

Со своей стороны, английские летчики заявили о пяти сбитых и четырех поврежденных итальянских истребителях. В действительности же 154° Gr. Aut. С.Т. потеряла только один G.50bis, пилот которого — тененте Альфредо Фуско (Alfredo Fusco)<sup>1</sup> из 361° Squadr. — погиб. «Фиат» тененте Ливио Басси из 395° Squadr. получил тяжелые повреждения, но все же смог дотянуть до аэродрома Берат. Однако во время посадки раненый пилот, видимо, не справился с управлением и самолет перевернулся и загорелся. Все усилия врачей спасти Басси, получившего тяжелейшие травмы и ожоги, оказались безуспешными, и 2 апреля он умер в одном из римских госпиталей<sup>2</sup>.

22 февраля истребители «Бленхейм» Mk.IF из 30 Sqn. RAF подбили бомбардировщик Cant Z.1007bis из 47° Stormo B.T. и летающую лодку Cant Z.506B из 191° Squadr. 86° Gr. 35° Stormo B.M. Последняя совершила вынужденную посадку около греческого побережья, и в течение ночи экипаж смог отремонтировать ее. Утром она снова поднялась в воздух, чтобы вернуться на свою базу в Бриццизи. Однако над этой летающей лодкой висел какой-то рок и она снова столкнулась с английским истребителем — «Гладиатором» флайнг-офицера Куллена из 80 Sqn. RAF. На этот раз все закончилось трагично — Cant Z.506B упал в Ионическое море и затонул. Два члена экипажа погибли, а оставшиеся в живых четыре человека вскоре были подняты на борт греческого судна.

23 февраля G.50bis из 154° Gr. Aut. С.Т. в ходе боя с греческими истребителями сбили четыре PZL P.24 и один «Гладиатор». Погибли эписминагос Хирозопулос (Chirozopoulos) из 21 Mira и сминагос Скрубелос (Scroubelos) из 23 Mira. Со своей стороны, пилоты 23 Mira заявили о трех победах, но фактически все итальянские самолеты вернулись на свой аэродром.

Около 16.00 27 февраля над аэродромом Валона появились девять «Бленхеймов»: шесть из 211 Sqn. RAF и три из 11 Sqn. RAF,

---

<sup>1</sup> Родился 05.07.1915 г. в Триполи. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

<sup>2</sup> Ливио Басси родился 08.10.1918 г. в г. Трапани на Сицилии. Во Второй мировой войне он успел одержать семь побед. Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

которых сопровождали девять «Харрикейнов»: пять из 80 Sqdn. RAF и четыре из 33 Sqdn. RAF. В результате бомбежки на аэродроме были уничтожены CR.42 из 364° Squadr. 150° Gr. Aut. С.Т. и около дюжины бочек с горючим, несколько самолетов получили повреждения. В тот момент, когда «Бленхеймь» еще только начали сбрасывать бомбы, их атаковали тринадцать CR.42 из 150° Gr. Aut. С.Т. во главе с соттененте Эджидио Фальтони (Egidio Faltoni). Итальянцам удалось повредить пять бомбардировщиков, включая все три самолета из 11 Sqdn. RAF. На обратном пути два самолета совершили вынужденные посадки и один из них потом пришлось списать.

Затем «Фиаты» были сами атакованы «Харрикейнами». После боя английские пилоты заявили о семи сбитых истребителях, но 150° Gr. Aut. С.Т. фактически потеряла только два CR.42. Оба пилота — соттененте Фальтони и серженте Освальдо Бартолаччини — успели выпрыгнуть на парашютах, при этом последний был настолько тяжело ранен, что еще в воздухе потерял сознание.

28 февраля командование английского экспедиционного корпуса в Греции получило разведывательную информацию о том, что в период с 15.30 по 16.30 того же дня в районе между албанским побережьем Адриатического моря и г. Тепелена ожидается появление большого количества итальянских самолетов. Для патрулирования в указанном районе были привлечены все имевшиеся «Харрикейны» и «Гладиаторы».

Около 15.00 в воздух поднялись одиннадцать «Гладиаторов» из 80 Sqdn. RAF во главе со сквэдрэн-лидером Эдвардом Джонсом и семь «Гладиаторов» из 112 Sqdn. RAF во главе со сквэдрэн-лидером Брауном (H. L. I. Brown), при этом на одном из истребителей 80 Sqdn. RAF летел и командир авиакрыла «W» винг-коммандер<sup>1</sup> «Пэдди» Кут («Paddy» Coote). Спустя пятнадцать минут к ним присоединились восемь «Харрикейнов» из 33 Sqdn. RAF.

Над о. Корфу звено «Харрикейнов» во главе с флайт-лейтенантом Янгом (Young) атаковало несколько SM.79 из 104° Gr. В.Т. В результате два бомбардировщика получили повреждения и затем один из них совершил вынужденную посадку на аэродроме Тирана, имея на борту одного убитого члена экипажа. Тем временем второе зве-

---

<sup>1</sup> Звание винг-коммандера (Wing Commander) в RAF соответствовало званию тененте-колонелло в Реджиа Аэронаутике.

но «Харрикейнов», которое возглавлял флайт-лейтенант Петтл, южнее г. Валона обнаружило десять «Фиатов» BR.20 из 37° Stormo В.Т. К моменту, когда к бою присоединились «Гладиаторы» из 80 и 112 Sqdn. RAF, а также CR.42 из 160° Gr.Aut. С.Т. и G.50bis из 24° Gr.Aut. С.Т., пилоты «Харрикейнов» успели сбить три бомбардировщика. Еще один самолет получил тяжелые повреждения, но смог дотянуть до итальянского побережья и совершить вынужденную посадку в районе Отранто. Другие бомбардировщики вернулись на свой аэродром с ранеными членами экипажей на борту и одним убитым.

Для RAF этот день стал самым успешным днем во всей кампании в Греции. Согласно английским данным, всего в ходе большого боя над албанским побережьем были сбиты 27 итальянских самолетов: тринадцать CR.42, шесть G.50, пять BR.20, три SM.79 и еще пять — по два BR.20 и SM.79 и один CR.42 — повреждены. Фактически же Реджиа Аэронаутика потеряла пять бомбардировщиков: четыре BR.20s из 37° Stormo В.Т. и один SM.79 из 104° Gr. В.Т., а также два G.50bis из 24° Gr.Aut. С.Т. и два CR.42s из 160° Gr. С.Т. Соттотененте Итало Траини (Italo Traini) из 394° Squadr. 160° Gr. С.Т. погиб, а соттотененте Рауль Франчинетти из той же эскадрильи был ранен в ногу. Были также ранены и совершили вынужденные посадки командир 355° Squadr. капитано Этторе Фошини и тененте Марио Беллагамби (Mario Bellagambi)<sup>1</sup> из той же эскадрильи.

Со своей стороны, итальянские пилоты заявили о шести сбитых «Гладиаторах» и двух вероятных победах, но в действительности англичане потеряли лишь один «Гладиатор» из 112 Sqdn. RAF. Он был сбит в районе г. Саранда (Sarande) и его пилот — флайт-лейтенант Абрахамс (Abrahams) — успел выпрыгнуть на парашюте. Вероятно, этот «Гладиатор» был на счету тененте Беллагамби.

4 марта в проливе Отранто, около побережья Албании, появился небольшой отряд итальянских боевых кораблей. Четырнадцать «Бленхеймов» из 84 и 111 Sqdn. RAF атаковали его, но без каких-либо результатов. Бомбардировщики сопровождали десять «Харрикейнов» из 33 и 80 Sqdn. RAF и семнадцать «Гладиаторов» из 80 и 112 Sqdn. RAF, которые над селом Химара (Himara), в 43 км

---

<sup>1</sup> К концу Второй мировой войны на счету тененте-колонелло Фошини были 7 побед, а на счету маджоре Беллагамби — 14 побед.

южнее Валоны, встретились с G.50bis из 24° Gr.Aut. С.Т., прикрывавшими корабли.

Завязавшийся бой постепенно смещался в сторону Валоны, где к нему присоединились поднявшиеся оттуда CR.42. Потом обе стороны, как обычно, зависли собственные успехи. Так, англичане заявили о четырнадцати сбитых самолетах и еще пять побед были отнесены к категории вероятных. Фактически же Реджиа Аэронаутика потеряла один G.50bis и один CR.42. Оба пилота — сержанте Марчелло Де Сальвиа (Marchello De Salvia) и соттотененте Никола Коболли Джигли (Nicolo Cobolli Gigli)<sup>1</sup> — погибли и были посмертно награждены Золотыми медалями за военную доблесть. Кроме того, ранение получил тененте Рокка (Росса) из 24° Gr.Aut. С.Т., который, однако, смог посадить свой G.50bis.

Согласно итальянским данным, были сбиты четыре «Гладиатора» и два «Харрикейна», при этом два последних истребителя были ошибочно идентифицированы, как «Спитфайр» и «Баттл». В действительности же обратно не вернулись только два «Харрикейна» и оба летчика — уоррент-офицер Гудчилд (Goodchild) из 33 Sqdn. RAF и флаинг-офицер Найджел Куллен из 80 Sqdn. RAF — погибли. Последний к этому моменту имел на своем счету шестнадцать побед, и его потеря стала болезненным ударом для RAF.

Тем временем, 1 марта 1941г., представители болгарского царя Бориса III подписали в Вене документы о присоединении Болгарии к пакту «Рим — Берлин — Токио». Уже на следующий день части 12-й немецкой армии, сконцентрированные на румыно-болгарской границе, вступили на болгарскую территорию и начали продвижение к греческой границе. Подготовка к операции «Марита» вошла в завершающую стадию. Узнав об этом, Муссолини приказал начать срочную подготовку к новому наступлению, которое, по его мнению, должно было окончательно покончить с Грецией и ее армией.

Для его поддержки Aeronautica dell' Albania могла выделить 26 бомбардировщиков и 105 истребителей, а 4° Squadra Aerea — 134 бомбардировщика и 54 истребителя. Появление в Греции «Харрикейнов», хотя и не принесло итальянцам значительных потерь, как

---

<sup>1</sup> Де Сальвиа родился 30.10.1920 г. в Специи, а Коболли Джигли — 30.10.1918 г. в Турине.

того ожидали англичане, тем не менее заставило командование Реджиа Аэронаутики между 5 и 7 марта перебросить на аэродром Тирана 22° Gr. Aut. С.Т., имевшую в своем составе 36 истребителей С.200. Одновременно было начато перевооружение этими же самолетами 150° Gr. Aut. С.Т., а в 38° Stormo В.Т. устаревшие SM.81 были заменены бомбардировщиками Cant Z.1007bis.

Итальянское наступление началось 9 марта 1941 г., и уже в тот же день пилоты 22° Gr. Aut. С.Т. получили боевое крещение. Двадцать пять С.200 сопровождали группу бомбардировщиков BR.20 и SM.79, когда их атаковали «Гладиаторы» из 112 Sqdn. RAF. После боя англичане заявили о восьми победах, но единственной потерей Реджиа Аэронаутики стал С.200 серженте-маджоре Ваннини (Vannini). Бортстрелки итальянских бомбардировщиков сообщили о трех сбитых истребителях. Фактически же 112 Sqdn. RAF потерял только один «Гладиатор» пайлэт-офицера Макдональда (McDonald). Тяжелораненый английский летчик сумел выпрыгнуть на парашюте из горящего самолета, но спустя два месяца все же умер от полученных ран.

На следующий день истребители 112 Sqdn. RAF и 22° Gr. Aut. С.Т. снова встретились в бою. На этот раз итальянцы потеряли четыре С.200, два итальянских пилота, включая командира группы маджоре Валенте (Valente), погибли, а два других, получив ранения, совершили вынужденные посадки. Согласно данным Реджиа Аэронаутики, были сбиты один «Гладиатор» и один «Бленхейм», но на самом деле все английские самолеты вернулись.

11 марта итальянские истребители сбили «Бленхейм» Mk.I командира 32 MiGa антиминархоса Статакиса (Stathakis). Весь экипаж бомбардировщика погиб. В тот же день в одном из боевых вылетов погиб серженте Луиджи Спаллаччи (Luigi Spallacci), посмертно награжденный Золотой медалью за военную доблесть.

12 марта на аэродром Парамитья прибыли шесть торпедоносцев «Свордфиш» из 815 Sqdn. FAA во главе с лейтенант-коммандером<sup>1</sup> Яго (Jago), базировавшиеся до этого на Крите. Уже в ночь на 13 марта пять самолетов совершили налет на порт Валона. Англичан встретил сильный зенитный огонь и практически сразу же был сбит

---

<sup>1</sup>Звание лейтенанта-командера (Lieutenant Commander — Lt.Cdr.) в FAA соответствовало званию маджоре в Реджиа Аэронаутике.

«Свордфиш» лейтенант-коммандера Яго. Атаку возглавил лейтенант<sup>1</sup> Ламб (Lamb), который смог потопить итальянский транспорт «Санта Мария» («Santa Maria»). Торпеда, сброшенная с самолета лейтенанта Торренс-Спенса (Torrens-Spence), попала в большой пассажирский корабль, стоявший, по заявлению английских летчиков, с потушенными огнями. Остальные два торпедоносца не смогли найти подходящих целей и вернулись в Парамитью, так и не сбросив торпеды.

Оказалось, что Торренс-Спенс торпедировал итальянское госпитальное судно «По» («Po»), которое вскоре затонуло. Согласно заявлению итальянского радио, оно имело на своем борту обозначения Красного Креста и в момент атаки было полностью освещено. Это обстоятельство значительно осложнило судьбу экипажа лейтенант-коммандера Яго, который после семи часов, проведенных в резиновой спасательной лодке, был подобран итальянским торпедным катером. Английские летчики едва не были расстреляны чернорубашечниками, обвинившими их в гибели «По».

13 марта четырнадцать «Гладиаторов» из 112 Sqn. RAF и шесть «Харрикейнов» из 33 Sqn. RAF в районе села Кельцора, в 15 км западнее г. Тепелена, перехватили две группы итальянских бомбардировщиков, летевших в сопровождении одиннадцати С.200 из 22° Gr. Aut. С.Т. и восемнадцати CR.42 из 160° Gr. Aut. С.Т. После боя обе стороны уже в который раз зависили свои успехи. Итальянские пилоты заявили о пяти сбитых самолетах: четырех «Гладиаторах» и одном «Харрикейне», но фактически тяжелые повреждения получили только два биплана. Англичане оказались еще более «смелыми», сообщив об одиннадцати сбитых истребителях: десяти CR.42 и одном С.200. Фактически же Реджиа Аэронаутика потеряла лишь два CR.42, которые пилотировали тененте Баччи (Bacchi) и соттотененте Торрони (Torroni).

На следующий день двенадцать «Гладиаторов» из 112 Sqn. RAF и три «Харрикейна» из 33 Sqn. RAF, прикрывавших «Бленхеймы» из 211 Sqn. RAF, встретились с шестнадцатью С.200 из 22° Gr. Aut. С.Т. и двенадцатью CR.42 из 160° Gr. Aut. С.Т., которые сопровождали собственные бомбардировщики. На этот раз

---

<sup>1</sup> Звание лейтенанта (Lieutenant — Lt.) в FAA соответствовало званию капитана в Реджиа Аэронаутике.

итальянцы сбили два «Гладиатора» и один «Харрикейн», при этом все три английских летчика успели выпрыгнуть на парашютах. В ходе боя были потеряны два С.200: тененте Локателли (Locatelli) погиб, а серженте Миаццо (Miazzo) успел выпрыгнуть на парашюте.

В тот же день два «Свордфиша» из 815 Sqdn. FAA, которые пилотировали лейтенант Ламб и сублейтенант<sup>1</sup> Боукер (Bowker), в районе о. Корфу были перехвачены двумя CR.42 из 160° Gr.Aut. С.Т. Ламб сбросил торпеду и, снизившись к самой поверхности воды, резкими маневрами уходил из-под огня атаковавших его истребителей. Итальянцам не только не удалось сбить торпедоносец, но, в конце концов, они сами столкнулись друг с другом в воздухе. Тененте Кампиноти (Campinoti) погиб, а серженте-маджоре Мандолези (Mandolesi) успел выпрыгнуть на парашюте. Ламб смог дотянуть до аэродрома Парамитья и после посадки обнаружил в ранце своего парашюта 12,7-мм пулю.

15 марта десять бомбардировщиков Cant Z.1007bis совершили налет на аэродром Янина. В результате бомбежки повреждения получил один «Гладиатор» из 112 Sqdn. RAF и один греческий Ju-52/3m. Ответные налеты английских «Бленхеймов» оказались более эффективными. Семь бомбардировщиков из 84 и 211 Sqdn. RAF, атаковав аэродром Деволи, уничтожили три Ro.37bis и повредили три G.50bis, а другая «восьмерка» в ходе бомбежки аэродрома Валона сожгла один CR.42.

В ночь на 16 марта «Свордфиши» из 815 Sqdn. FAA атаковали порт Валона. Торпеда, сброшенная сублейтенантом Макаули (Macauly), попала в итальянский эсминец «Андромеда» («Andromeda»). Корабль получил тяжелейшие повреждения и вскоре затонул. Одновременно пять «Бленхеймов» из 30 Sqdn. RAF подвергли бомбежке аэродром Валона, повредив четыре Ro.37bis, а три «Веллингтона» из 37 Sqdn. RAF совершили налет на аэродром Тирана. Им наперехват поднялись два CR.42 из 160° Gr.Aut. С.Т., которые пилотировали серженте-маджоре Франческо Пенна и серженте-маджоре Дезидери (Desideri). Итальянским пилотам удалось совместными усилиями сбить «Веллингтон» R1387<sup>2</sup>, а два других — T2580 и

<sup>1</sup> Звание сублейтенанта (Sublieutenant — SubLt.) в FAA соответствовало званию тененте в Реджиа Аэронаутике.

<sup>2</sup> Это была единственная победа, одержанная этими пилотами в ходе Второй мировой войны.

T2895 — получили серьезные повреждения, но все же смогли вернуться на свой аэродром.

К 16 марта итальянским войскам так и не удалось прорвать греческую линию обороны. Атаки начали ослабевать, и скоро новое итальянское наступление окончательно выдохлось. Стало ясно, что Муссолини придется расстаться с мечтами о ведущей роли Италии на Балканах.

22 марта итальянские самолеты-разведчики, наконец, обнаружили аэродром Парамитья и командование Реджиа Аэронаутики сразу же бросило против него значительные силы. Сначала утром его атаковали поднявшиеся из Бриндизи и Лечче С.200 из 153<sup>o</sup> Gr. Aut. С.Т., которые смогли сжечь один «Бленхейм» из 211 Sqn. RAF. Затем над Парамитьей появились BR.20 из 116<sup>o</sup> Gr. 37<sup>o</sup> Stormo В.Т., но сброшенные ими бомбы не принесли больших разрушений. После полудня аэродром снова штурмовали двадцать три С.200 из 153<sup>o</sup> Gr. Aut. С.Т., которым на этот раз удалось уничтожить один «Веллингтон» из 37 Sqn. RAF и один «Гладиатор» из 80 Sqn. RAF.

Посчитав, что Парамитью атакуют истребители, действующие с аэродрома Берат, англичане решили нанести по нему ответный удар. На следующий день шесть «Бленхеймов» из 84 Sqn. RAF под прикрытием тринадцати «Харрикейнов» из 33 Sqn. RAF и одиннадцати «Гладиаторов» из 112 Sqn. RAF совершили налет на Берат. Хотя из-за плотной низкой облачности бомбардировщики были вынуждены сбрасывать бомбы с высоты всего 450 м, они лишь незначительно пострадали от зенитного огня. В то же время два «Харрикейна» получили сильные повреждения и в сопровождении трех других истребителей повернули обратно на аэродром Лариса, в то время как остальные самолеты остались рядом с «Бленхеймами». В результате бомбежки в Берате были повреждены два легких бомбардировщика Ro.37bis и один истребитель G.50.

На обратном пути английские самолеты в районе албано-греческой границы были атакованы G.50 из 24<sup>o</sup> Gr. Тененте Энрико Джорданино (Enrico Giordanino) и соттененте Джорджио Моретти совместными усилиями смогли сбить «Харрикейн» V7415, пилот которого — флайнг-офицер Чарльз Дайсон (Charles Dyson) — успел выпрыгнуть на парашюте.

24 марта итальянские самолеты-разведчики обнаружили южнее Крита английский конвой — восемь транспортов, которых сопровождали крейсер и три эсминца. С аэродрома Марица на о. Родос

поднялись торпедоносцы SM.79 из 281° Squadr. A.S. капитано Карло Эмануэле Бускалья (Carlo Emanuele Buscaglia)<sup>1</sup>, которые должны были атаковать конвой одновременно с шестью бомбардировщиками SM.79 из 34° Gr. В.Т. Для 281° Squadr. A.S. это первый боевой вылет, и большинство ее экипажей еще не имели боевого опыта. В ходе полета боевой порядок эскадрильи был нарушен и конвой вместе с бомбардировщиками смог атаковать лишь один SM.79. После возвращения тененте Сачетти (Sacchetti) доложил о попадании сброшенной им торпеды в один из транспортов. Однако, по данным британского Адмиралтейства, в танкер «Мария Маерск» («Marie Maersk») тоннажем 8271 брт попала авиабомба, а не торпеда.

25 и 26 марта противоборствующие стороны потеряли двух командиров истребительных подразделений, причем произошло это не в бою и при очень схожих обстоятельствах. Сначала 25 марта во время выполнения комплекса фигур высшего пилотажа над аэродромом Деволи неожиданно потерял управление и врезался в дерево CR.42 командира 160° Gr. С.Т. маджоре Оскара Молилари<sup>2</sup>. На следующий день погиб новый командир 211 Sqdn. RAF свэдрен-лидер Нэдвилл (Nedwill), который лишь за два дня до этого совершил свой первый боевой вылет. 26 марта он на «Гладиаторе», заимствованном в 112 Sqdn. RAF, тоже выполнял фигуры высшего пилотажа. Его самолет, так же как и «Фиат» Молилари, потерял управление и врезался в землю.

---

<sup>1</sup> Родился 22.09.1915 г. в г. Новара, в 44 км западнее Милана. В октябре 1934 г. он поступил в академию Реджиа Аэронаутики в г. Казерта и в июне 1937 г. в звании соттененте был включен в состав 50° Squadr. 32° Gr. В.Т. В апреле 1939 г. Бускалья получил звание тененте и в феврале 1940 г. его перевели в 252° Squadr. 46° Gr. В.Т. Свой первый боевой вылет тененте Бускалья выполнил 21.07.1940 г., когда бомбардировщики SM.79 из 46° Gr. В.Т. совершили налет на Марсель. Уже 25.07.1940 г. он был включен в состав только что созданного экспериментального отряда торпедоносцев, на основе которого в сентябре того же года была сформирована 278° Squadr. A.S. 05.03.1941 г. Бускалья получил звание капитано и возглавил 281° Squadr. A.S., сформированную на аэродроме Гротталле, в 17 км северо-восточнее Таранто.

<sup>2</sup> В ходе Второй мировой войны он успел одержать три победы.



**Командир 281° Squadr. A.S.  
капитано Карло Эмануэле Бускалья (в центре) со своим экипажем,  
аэродром Гадурра, о. Родос, март 1941 г.**



**Торпедоносцы SM.79 из 281° Squadr. A.S., о. Родос, март 1941 г.  
Носовая часть самолетов окрашена в серый цвет,  
чтобы «теряться» на фоне неба и моря во время выхода в атаку**

28 марта шесть «Бленхеймов» Mk.IF из 30 Sqn. RAF, поднявшись с аэродрома Парамитья, атаковали аэродром Лечче, в 37 км юго-восточнее Бриндизи. Налет стал полной неожиданностью для итальянской зенитной артиллерии, и англичане смогли выполнить две атаки, уничтожив один SM.81 и повредив еще двадцать пять самолетов. В конце концов, пришедшие в себя зенитчики открыли огонь и четыре «Бленхейма» получили попадания. Один самолет, дотянув до греческой территории, совершил вынужденную посадку.

30 марта десять «Бленхеймов» из 84 Sqn. RAF подвергли бомбежке итальянские склады в г. Эльбасан (Elbasan). Над целью один самолет был сбит зенитным огнем, а оставшиеся были атакованы G.50bis из 154° Gr. Aut. С.Т. Лишь сильная облачность позволила бомбардировщикам, не имевшим истребительного прикрытия, избежать еще больших потерь. Итальянским пилотам удалось повредить только два «Бленхейма», которые затем смогли вернуться на свой аэродром.

Утром 2 апреля самолеты-разведчики обнаружили южнее Крита около десятка транспортов, шедших в сопровождении всего двух эсминцев. В воздух поднялись три SM.79 из 34° Gr. В.Т. и два торпедоносца из 281° Squadr. A.S., которые пилотировали тененте Джузеппе Кимиччи (Giuseppe Cimicchi) и тененте Сачетти. Итальянцам удалось потопить транспорт «Хоумфилд» («Homefield») тоннажем 5324 брт, который, согласно английским данным, затонул в результате попаданий авиабомб. Днем тот же конвой в одиночку атаковал командир 281° Squadr. A.S. капитано Бускалья. После возвращения он сообщил о попадании в один из транспортов, однако эта информация затем не была подтверждена.

В тот же день «Гладиаторы» из 21 Mira перехватили десять Cant Z.1007bis из 35° Stormo В.Т., которые бомбили железнодорожную станцию Флорина (Florina). Затем греческие пилоты заявили о двух сбитых самолетах, но фактически Реджиа Аэронаутика потеряла только один. Одновременно четыре «Харрикейна» из 33 Sqn. RAF, атаковав группу бомбардировщиков из 106° Gr. В.Т., сбили еще один Cant Z.1007bis.

В течение 4 апреля Ju-87R из 97° Gr. В.а.Т. три раза атаковали в районе о. Корфу греческие корабли. Сначала в результате прямого попадания бомбы, сброшенной с самолета командира 239° Squadr. капитано Джузеппе Кенни, затонул транспорт «Сусана» («Susana») тоннажем 932 брт. Надо отметить, что это был первый корабль,

потопленный при помощи разработанного Кенни<sup>1</sup> нового способа атаки. В отличие от крутого пикирования на цель с большой высоты с выпущенными воздушными тормозами, использовавшегося пилотами Люфтваффе, он приближался к кораблю на большой скорости на малой высоте. Сброшенная с горизонтального полета бомба рикошетировала от поверхности воды и попадала в борт корабля. Взрыватель был установлен с замедлением, и потому бомба взрывалась, когда атакующий самолет был уже на безопасном расстоянии. Для атак боевых кораблей, имевших броневую защиту, использовать подобную тактику было бесполезно, но против транспортных судов она действовала безотказно.

---

<sup>1</sup> Родился 27.02.1915 г. в местечке Касола Вальсенно (Casola Valsenio), около г. Равенна. В 1935 г. Кенни вступил в Реджиа Аэронаутику и после летной подготовки в звании соттененте был включен в 153° Squadr. С.Т., базировавшуюся на аэродроме Кампоформидо. В августе 1936 г. он прибыл в Испанию и в сентябре — декабре одержал семь побед. 29.12.1936 г. в ходе боевого вылета его CR.32 в условиях плохой погоды столкнулся с другим «Фиатом». Выпрыгнув на парашюте, Кенни попал в плен. 20.07.1937 г. его вместе с тремя другими итальянскими пилотами при посредничестве Международного Красного Креста обменяли на трех пленных республиканских летчиков. Вернувшись в Италию, Кенни продолжил службу в 153° Squadr. С.Т. и в декабре 1937 г. получил звание тененте. 01.09.1938 г. он был назначен инструктором в истребительную авиашколу на аэродроме Кастильоне-дель-Лаго, в 28 км западнее Перурджи. С августа 1939 г. Кенни служил в 354° Squadr. С.Т., оснащенной истребителями G.50, а затем 10.04.1940 г. был направлен в Румынию инструктором в авиашколу на аэродроме Бузэу. После вступления Италии в войну Кенни написал рапорт с просьбой перевести его в боевую эскадрилью. Сначала он был направлен в 361° Squadr. 24° Gr. 52° Stormo С.Т., а затем в июле 1940 г. — в школу штурмовой авиации Люфтваффе на аэродроме Грац, где прошел подготовку в качестве пилота Ju-87. После этого Кенни возглавил вновь сформированную 239° Squadr., которая вместе с 238° Squadr. вошла в состав 97° Squadr. В.а.Т. С 14.12.1940 г. эскадрилья участвовала в боях на Балканах. В декабре 1940 г. Кенни совершил одиннадцать боевых вылетов, в январе 1941 г. — семь, в феврале — два и в марте — восемь. За все это время 239° Squadr. потеряла только один Ju-87, сбитый зенитным огнем 26.02.1941 г. В марте Кенни было присвоено звание капитано. 04.04.1941 г. на счету Кенни был транспорт «Сусана», а 10.04.1941 г. — югославский эсминец, затонувший в порту Шибеник. За успешные действия он был награжден двумя Серебряными медалями за военную доблесть.



**Командир 239° Squadr. 97° Gr. В.а.Т.  
капитано Джузеппе Кенни около своего Ju-87R,  
на обтекателе колеса эмблема группы (пикирующая утка с бомбой)  
и выпел командира эскадрильи**



**Транспорт «Сусана»,  
атакованный Ju-87 капитано Джузеппе Кенни около о. Корфу,  
04.04.1941 г.**

Затем в ходе третьей атаки шесть Ju-87R во главе с капитаном Ларчером (Larcher) потопили военный греческий корабль «Поусса» («Poussa»). Согласно заявлениям итальянских пилотов, они атаковали эсминец, но фактически это была канонерская лодка водоизмещением 910 т, участвовавшая еще в Первой мировой войне.

25 марта представитель югославского правительства подписал в Вене документы о присоединении Югославии к военно-политическому пакту «Рим — Берлин — Токио». Казалось, теперь началу операции «Марита» ничто больше не мешало и дорога вермахту в Грецию открыта, но в ночь с 26 на 27 марта 1941 г. все неожиданно изменилось. В Югославии произошел государственный переворот, который фактически спровоцировала английская разведка, воспользовавшаяся тем, что большая часть югославского общества не одобряла присоединения страны к трехстороннему пакту. Узнав о случившемся, Гитлер пришел в бешенство — теперь на Югославию нельзя было больше рассчитывать как на союзника, и это в то время, когда на 15 мая было уже назначено начало боевых действий против Советского Союза. В результате 2 апреля он отдал приказ о включении в план операции «Марита» оккупации Югославии и одновременном переносе на пять недель запланированного нападения на СССР.

6 апреля в 05.15 части 2-й полевой армии вермахта, срочно сконцентрированные на югославско-австрийской и югославско-венгерской границах, при поддержке 4-го воздушного флота вторглись на территорию Югославии. Лишь в 06.00 рейхсминистр пропаганды Третьего рейха Йозеф Геббельс по радио объявил о начале войны против Югославии. При этом с Грешней власти Рейха обошлись более «цивилизованно» — в 05.30 немецкий посол в Афинах передал греческому правительству ноту о том, что в 06.00 Германия начнет боевые действия против Греции.

Для ведения боевых действий над Югославией и Грецией Реджиа Аэронаутика могла выделить 309 истребителей, 245 бомбардировщиков и 118 самолетов-разведчиков:

— Aeronautica dell' Albania имела 140 истребителей (57 C.200, 53 G.50bis и 30 CR.42) и 69 самолетов-разведчиков (45 Ro.37bis и 24 Ca.311).

— 4° Squadra Aerea, размещенная на юге Италии, — 184 бомбардировщика (70 BR.20, 49 Cant Z.1007bis, 30 SM.79, 20 Ju-87R и 15 Cant Z.506B) и 79 истребителей (70 C.200 и 9 CR.42),



**Пилоты из 154° Gr. Aut. С.Т.,  
аэродром Деволи, апрель 1941 г.**



**Итальянские пилоты на аэродроме Тирана,  
апрель 1941 г.**

— 2° Squadra Aerea, базировавшаяся в северо-восточной части Италии, — 90 истребителей С.200, 61 бомбардировщик BR.20 и 49 самолетов-разведчиков (34 Ro.37bis и 15 Ca.311).

Утром 6 апреля самолеты Реджиа Аэронаутики атаковали хорватский порт Сплит, боснийский г. Мостар и г. Подгорица на территории Черногории. Во время отражения этих налетов пилоты из отдельной эскадрильи 2-й истребительной школы JKR V<sup>1</sup> сбили два С.200. Затем десять Cant Z.1007bis из 106° Gr. В.Т., которые участвовали в повторном налете на Мостар, снова были перехвачены «Харрикейнами» и Vf-109E из 2-й истребительной авиашколы JKR V. Поднаредник<sup>2</sup> Груйич (Grujić), пилотировавший «Мессершмитт», смог сбить один бомбардировщик из 260° Squadr., и еще два итальянских самолета получили повреждения. После полудня югославским зенитчикам удалось сбить один из девяти Ju-87R из 239° Squadr. 97° Gr. В.а.Т., атаковавших базу югославского военно-морского флота в порту Котор<sup>3</sup>. Самолет командира эскадрильи капитано Кенни получил попадание в крыло, но все же смог вернуться на аэродром Лечче. Два погибших в тот день итальянских пилота — соттененте Энрико Теодоли (Enrico Theodoli) и марешиалло Франческо Лояконо (Francesco Lojacoно)<sup>4</sup> — были посмертно награждены Золотыми медалями за военную доблесть.

Уже в течение первого дня боев JKR V, главным образом из-за действий Люфтваффе, понесла тяжелейшие потери, потеряв практически треть своих самолетов. В воздушных боях и на земле были уничтожены или полностью выведены из строя 145 самолетов, в т. ч. 47 истребителей и 43 бомбардировщика. На следующий день — 7 апреля — JKR V потеряла еще 177 самолетов: 86 бомбардировщиков, 83 истребителя и восемь двухмоторных самолетов-разведчиков. Всего за два дня боев были уничтожены 60% от общего числа самолетов, имевшихся в составе югославской авиации по состоянию на утро 6 апреля.

---

<sup>1</sup> JKR V (Jugoslovensko Kraljevsko Ratno Vazduhoplovstvo) — югославская Королевская авиация.

<sup>2</sup> Звание поднаредника (Podnarednik — Pnr.) в JKR V соответствовало званию сержанте-маджоре в Реджиа Аэронаутике.

<sup>3</sup> Итальянцы называли его Каттаро (Cattaro).

<sup>4</sup> Теодоли родился 05.02.1920 г. в Риме, а Лояконо — 22.02.1917 г. в Таранто.

8 апреля SM.79 из 81 Gr. JKRВ подвергли бомбежке принадлежавший Италии порт Зара, на Адриатическом побережье Хорватии. В свою очередь бомбардировщики из 2° Squadra Aerea атаковали позиции югославских частей в районе г. Скутари (Skutari)<sup>1</sup> и порт Шибеник (Sibenik), где базировались 2-й и 3-й дивизионы торпедных катеров югославского военно-морского флота. Пилоты CR.42 уничтожили три югославских летающих лодки Дорнье «Валь» (Dornier Do-IIIId «Wal»).

9 апреля SM.79 из 81 Gr. JKRВ снова совершили налет на порт Зара, уничтожив находившиеся там арсенал и большой склад Реджиа Марина. В тот же день поручник<sup>2</sup> Рупкич (Rupčić) из отдельной эскадрильи 2-й истребительной школы JKRВ сбил в районе Мостара итальянский бомбардировщик. Зенитным огнем был подбит Ro.37bis из 114° Squadr. O.A., но его пилоту — маджоре Лоичано (Loicano) — все же удалось дотянуть до расположения итальянских войск.

Тем временем вермахт быстро продвигался по территории Югославии. 8 апреля передовые части 12-й армии, наступавшие со стороны Болгарии, вышли к столице Македонии — г. Скопье (Skopje). На следующий день немецкая 11-я танковая дивизия достигла сначала г. Ниш (Nisz), а затем и г. Алексинац (Alescinac), расположенного уже в 175 км юго-восточнее Белграда. Одновременно на северо-западе Югославии 2-я итальянская армия заняла центр Словении — г. Люблян. 10 апреля немецкие части, двигавшиеся со стороны Австрии, вошли в столицу Хорватии Загреб, а вечером 12 апреля 1941 г. передовые части вермахта вступили в Белград.

Несмотря на хаос, который все более охватывал страну, отдельные подразделения югославской армии и авиации еще продолжали оказывать достойное сопротивление. Так, 11 апреля югославской зенитной артиллерией были сбиты два из трех Ju-87R из 238° Squadr. 101° Gr. В.а.Т., пыгавшихся атаковать порт Шибеник.

13 апреля семь «Пиччиателло» из 208° Squadr. 101° Gr. В.а.Т. вместе с прикрывавшими их CR.42 из 160° Gr. Aut. С.Т. и С.200 из 150° Gr. Aut. С.Т. совершили налет на аэродром Мостар. Согласно

---

<sup>1</sup> Ныне г. Шкодер на территории Албании.

<sup>2</sup> Звание поручника (Poručnik — Pr.) в JKRВ соответствовало званию тененте в Реджиа Аэронаутике.



**Ju-87R-2 из 208° Squadr. 101° Gr. В.в.Т.  
в ходе боевого вылета над Югославией, апрель 1941 г.**



**Ju-87R командира 239° Squadr. 97° Gr. В.в.Т.  
капитано Джузеппе Кенни выходит из атаки английского эсминца  
около побережья Греции.  
Снимок успел сделать Джорджио Буссети (Giorgio Busseti),  
летавший бортстрелком на самолете Кенни**

итальянским данным, удалось уничтожить тридцать три югославских самолета, среди которых были истребители Bf-109E и бомбардировщики SM.79. В то же время зенитным огнем был сбит Ju-87R командира 101° Gr. В.а.Т. маджоре Джузеппе Донадио. Оба члена экипажа погибли.

14 апреля Ju-87R из 101° Gr. В.а.Т. атаковали мост через р. Морача, расположенный около г. Подгорица. Югославские зенитчики снова оказались на высоте, сбив один и повредив два самолета. На следующий день в том же районе зенитным огнем был сбит еще один Ju-87R из 238° Squadr. 101° Gr. В.а.Т.

Утром 15 апреля три торпедоносца SM.79 из 281° Squadr. A.S., которые пилотировали капитано Бускалья, тененте Греко (Greco) и тененте Кимиччи, обнаружили юго-восточнее Крита небольшой конвой из четырех кораблей. Атака завершилась безрезультатно, поскольку все три торпеды прошли мимо. Вечером того же дня тененте Сачетти из 281° Squadr. A.S. вместе с бомбардировщиками из 34° Gr. В.Т. атаковал еще один небольшой конвой, шедший в Грецию из Александрии. Однако и на этот раз итальянцам не удалось добиться успеха.

В тот же день C.200 из 22° Gr.Aut. С.Т. совершили налет на греческий аэродром Парамитья, в 36 км юго-западнее Янины. Накануне туда перелетели сорок четыре югославских самолета, главным образом Do-17K из 7-го бомбардировочного полка JKR.V и SM.79 из 3-го бомбардировочного полка JKR.V. Согласно итальянским данным, в результате штурмовки были уничтожены шесть бомбардировщиков и один истребитель, еще десять самолетов получили повреждения. Однако на этот раз итальянцы, против обыкновения, почему-то поскромничали. Фактически все сорок четыре югославских самолета получили те или иные повреждения и затем 19 апреля только девять из них смогли перелететь в Египет.

Одновременно девять G.50bis из 24° Gr.Aut. С.Т. атаковали аэродром Янина, уничтожив несколько находившихся там самолетов JKR.V, среди которых был один бомбардировщик SM.79. После этого «Фиаты» вступили в бой с успевшими подняться в воздух шестью «Гладиаторами» из 112 Sqn. RAF. После возвращения итальянские пилоты заявили о трех сбитых самолетах, но в действительности был поврежден только один английский истребитель.

17 апреля 1941 г. остатки югославской армии капитулировали и Югославия как независимое государство прекратила свое суще-

ствование. К этому же дню немецкие войска в Греции вышли на линию Казани — Олимп. Греческое и английское командование приняли решение отвести свои части на перешеек, закрывавший путь к Афинам и на Пелопонесский полуостров. Эта позиция была удобна тем, что своим северным флангом в районе местечка Молос упиралась в залив Молиакос, а южным флангом, в районе поселка Итея, — в Коринфский залив. Кроме того, весь перешеек был покрыт горами, и единственным местом, через которое войска могли пройти дальше на юг, были знаменитые Фермопилы в долине р. Кифисос. Используя эти факторы, командование английского экспедиционного корпуса надеялось создать прочную оборону и остановить дальнейшее продвижение частей вермахта.

18 апреля два торпедоносца SM.79 тененте Фиумани (Fiumani) и тененте Кимиччи из 281° Squadr. A.S. перехватили южнее Крита очередной английской конвой. Танкер «Бритиш Сайенс» («British Science») тоннажем 7138 брт несколько отстал, и потому итальянцы атаковали именно его. Обе торпеды, сброшенные с дистанции 650 м, попали в цель, и танкер в течение пяти минут затонул. 20 апреля SM.79 из 281° Squadr. A.S. перехватили юго-восточнее о. Гавдос небольшой конвой, состоявший из сухогруза, танкера и двух эсминцев. Однако атака завершилась безрезультатно, так как все торпеды прошли мимо цели.

В ходе боев 22 — 23 апреля немецкий 18-й горнострелковый корпус смог прорвать английскую оборону в районе Фермопил. Одновременно части 60-го моторизованного корпуса начали переправляться на Пелопонесский полуостров в районе г. Патры. Стало ясно, что развязка близка, и уже 24 апреля английский экспедиционный корпус начал эвакуацию на о. Крит. 26 апреля немецкие части заняли Коринф, а на следующий день вошли в Афины и в порт Каламата на побережье залива Месиниакос. Греческая кампания фактически завершилась, хотя окончательно части вермахта оккупировали всю континентальную Грецию только к 30 апреля.

Всего в период с 28 октября 1940 г. по 27 апреля 1941 г. Реджиа Аэронаутика потеряла в боях на Балканах 79 самолетов: 65 были сбиты в воздушных боях, а 14 уничтожены на земле. Повреждения получили 495 самолетов, из них 371 — в результате зенитного огня, а 71 — на земле во время налетов на аэродромы. Потери среди летного персонала составили 223 чел. убитыми и пропавшими без вести и 65 чел. были ранены.

Что же касается собственных успехов Реджиа Аэронаутики, то, согласно итальянским данным, в воздушных боях над Грецией и Албанией были сбиты 218 греческих и английских самолетов, и еще 55 побед были отнесены к категории вероятных. При этом итальянские истребители совершили над Албанией и Грецией около 14 тыс. боевых вылетов, налетав свыше 21 тыс. часов. В ходе югославской кампании пилоты Реджиа Аэронаутики, по тем же данным, сбили пять югославских самолетов и еще около ста уничтожили на земле.

В течение мая 1941 г. самолеты Люфтваффе атаковали английские конвои в районе Крита, а также аэродромы, находившиеся на острове. Со стороны Реджиа Аэронаутики участие в этих операциях было ограничено торпедоносцами SM.79, действовавшими с аэродрома Гадурра на о. Родос. Так, 8 мая три самолета из 281<sup>o</sup> Squadr. A.S., которые пилотировали капитано Бускалья, тененте Карло Фаджиони (Carlo Faggione) и Греко, атаковали транспорт «Раунсли» («Rawnsley») тоннажем 4998 брт, который до этого уже был поврежден бомбардировщиками Люфтваффе. После возвращения итальянские пилоты сообщили об одном попадании, но, по английским данным, все три торпеды прошли мимо, а взрыв на борту «Раунсли», который видели итальянцы, был вызван пожаром<sup>1</sup>.

20 мая немецкое командование начало операцию «Меркурий» — высадку воздушного десанта на Крит. К ней были привлечены 520 транспортных самолетов Ju-52/3m и 72 транспортных планера DFS-230, а также 716 боевых самолетов из 8-го авиакорпуса Люфтваффе: 228 бомбардировщиков Do-17, He-111 и Ju-88, 205 пикирующих бомбардировщиков Ju-87, 233 истребителя (114 Bf-110 и 119 Bf-109E) и 50 самолетов-разведчиков.

Реджиа Аэронаутика также была готова в случае необходимости вступить в бой над Критом, правда, гораздо меньшим числом самолетов. В составе авиационного командования Эгейского моря (Aeronautica dell' Egeo) к этому моменту имелся 51 самолет: двадцать один бомбардировщик SM.79 и Cant Z.1007bis, двадцать истребителей CR.32 и CR.42, четыре торпедоносца SM.79, четыре морских истребителя Ro.43 и Ro.44 и две летающие лодки Cant Z.506B.

---

<sup>1</sup> «Раунсли» был отбуксирован к побережью Крита, где 12.05.1941 г. и был потоплен бомбардировщиками Люфтваффе.

Однако участие итальянских самолетов в боях за Крит ограничилось единственным налетом на небольшой порт Иерапета (Hierapeta), расположенный на южном побережье Крита. 23 мая его атаковали CR.42 из 162<sup>о</sup> и 163<sup>о</sup> Squadr. Aut. С.Т., несшие по две 50-кг бомбы. Эффект от налета был минимальным, и итальянцы уже больше не появлялись над островом.

В течение 1941 — 43 гг. эскадрильи Реджиа Аэронаутики, базировавшиеся на территории Албании, совершали боевые вылеты против югославских партизан. Два итальянских пилота, погибших в ходе этих вылетов, были посмертно награждены Золотыми медалями за военную доблесть: 5 ноября 1941 г. соттененте Витторио Бригадин (Vittorio Brigadin) и 10 августа 1943 г. капитано Энцо Толу (Enzo Tolu)<sup>1</sup>.



**Истребители C.200 из 372<sup>о</sup> Squadr. С.Т.,  
Албания, весна 1941 г.**

<sup>1</sup> Бригадин родился 05.05.1920 г. в Тревизо, а Толу — 10.10.1913 г. в Вероне.

К 10 июня 1940 г. территория Итальянской Восточной Африки, в которую входили оккупированная Эфиопия и итальянские колонии в Эритрее и Сомали, составляла 1 725 330 кв. км, и на ней проживали 12 165 млн чел. Для ее защиты в распоряжении вице-короля Итальянской Восточной Африки генерале-ди-скаудра Амедео ди Савойи герцога Д'Аоста<sup>1</sup> имелись приблизительно 75 тыс. чел. из регулярной итальянской армии и 182 тыс. чел. из т. н. колониальных частей.

<sup>1</sup> Родился 21.10.1898 г. в Турине в семье Эмануэле Филиберто герцога Д'Аоста и Елены Орлеанской из т. н. Савойской династии, игравшей значительную роль в жизни Италии. Его дед Амедео I в 1870 — 73 гг. был королем Испании. При рождении Амедео получил титул герцога Апулии. В юности он мечтал стать моряком, но семейной традицией была служба в артиллерии, и он был вынужден подчиниться. 02.06.1915 г. ди Савойя в качестве рядового солдата добровольцем вступил в полк конной артиллерии. Его отец, командовавший в то время 3-й итальянской армией, писал генералу Петитти ди Рорето (Petitti di Roreto), под началом которого служил его сын: *«Никаких привилегий по сравнению с другими солдатами»*. Ди Савойя продвигался по служебной лестнице лишь благодаря своим умелым действиям и мужеству, проявленному в боях. 31.08.1915 г. он получил звание капрала, а уже 16.12.1915 г. — звание соттененте. Его военная карьера продвигалась успешно и 26.07.1916 г. ему было присвоено звание тененте, а 07.07.1917 г. — звание капитано. После завершения Первой мировой войны Амедео ди Савойя вместе со своим дядей Луиджи Амедео герцогом Абрुцци исследует в Сомали бассейн р. Узби-Шабелле. Их целью было определение пригодности расположенных там земель для выращивания хлопка и сахарного тростника. Затем ди Савойя занимается исследованием южноафриканской пустыни Калахари, побывав во многих местах, где до него еще не ступала нога белого человека. Вернувшись в Италию, он в 1921 г. заканчивает военную школу в Турине. Затем ди Савойя снова уезжает в Африку, но на этот раз в Конго. Он возвращается только в 1923 г., после чего поступает в университет Палермо на юридический факультет. 24.07.1926 г. ди Савойя, имевший уже звание маджоре, получил лицензию военного пилота. В тот период он знакомится с княгиней Анной ди Франкиа, которая увлекалась авиацией и даже имела лицензию пилота частного самолета. Знакомство быстро перешло в другую стадию, и в 1927 г. в церкви Св.Франческо в Нсаполе состоялось их бракосочетание. В 1929 г. ди Савойя участвовал в подавлении беспорядков в Киренанке и за проявленное мужество был награжден Серебряной медалью за военную доблесть. В 1931 г.

К этому моменту в состав авиационного командования Итальянской Восточной Африки (Aeronautica dell' AOI) входили восемь автономных бомбардировочных групп и девять автономных эскадрилий: четыре истребительных, четыре разведывательных и одна бомбардировочная. Большинство из них были оснащены устаревшими типами самолетов. Общая численность всех этих подразделений составляла 323 самолета, из которых 81 находился в непригодном для полетов состоянии. Истребительные эскадрильи — 410° Squadr.Aut. С.Т. капитано Коррадо Риччи, 411° Squadr.Aut.

---

колонелло ди Савойя был назначен командиром 23-го артиллерийского полка, расквартированного в Триесте. 04.07.1931 г. после смерти отца он, как старший сын, унаследовал титул Амедео II герцога Д'Аоста. 02.03.1932 г. он перешел на службу в Реджиа Аэронаутику и 11 июня того же года возглавил 51° Stormo O.A. С 01.05.1933 г. по 28.03.1934 г. колонелло ди Савойя командовал 4° Stormo С.Т., базировавшимся на аэродроме Гориция, а затем в звании генерале-ди-бригата — 3° Brigata Aerea, в которую тогда входили 1° и 4° Stormo С.Т. В марте 1936 г. ди Савойя получил звание генерале-ди-дивизионе и занял пост командира 1° Divisione Aerea, имевшей в своем составе 1° и 3° Brigata Aerea. В том же году он был награжден Серебряной медалью за военную доблесть. 16.11.1937 г. ему было присвоено звание генерале-ди-сquadra аэреа. В декабре 1937 г. ди Савойя был выбран почетным гражданином сразу двух итальянских городов: 3 декабря — Триеста, а 11 декабря — Гориция. В том же месяце он был назначен вице-королем Итальянской Восточной Африки. 23.01.1940 г. ди Савойя получил звание генерале-армата аэреа. 15.05.1941 г. он вместе с остатками итальянских войск в районе Амба-Алажи попал в плен к англичанам. В плену Ди Савойя получил номер 357 и содержался в лагере для военнопленных в местечке Доньо Сабук (Donyo Sabouk), в 70 км от столицы Кении г. Найроби. Это было не лучшее место, и пленные умирали от тропической лихорадки и малярии. 28.01.1942 г. ди Савойя заболел тяжелой формой легочной малярии и был помещен в больницу в Найроби. Его состояние ухудшалось, и несколько английских врачей, которые знали ди Савойя еще по совместной работе в Конго, предложили организовать приезд в Найроби его родственников. Ответ был коротким: *«Никто из умирающих пленных не имеет возможности получить утешение родственников. Я безусловно не лучше других»*. В 03.45 03.03.1942 г. Амедео ди Савойя герцог Д'Аоста скончался в больнице в Найроби. Посмертно он был награжден Золотой медалью за военную доблесть. 04.11.1962 г. президент Италии Антонио Серди в торжественной обстановке открыл на аэродроме Гориция памятник Амедео ди Савойя герцогу Д'Аоста.



**Вице-король Итальянской Восточной Африки  
генерале-армата аэреа Амедео ди Савойя герцог Д'Аоста**



**Открытие памятника Амедео ди Савойя герцогу Д'Аоста,  
аэродром Горичия, 04.11.1962 г.**

С.Т. капитано Винченцо Лучертини (Vincenzo Lucertini), 412<sup>o</sup> Squadr.Aut. С.Т. капитано Антонио Раффи (Antonio Raffi) и 413<sup>o</sup> Squadr.Aut. С.Т. капитано Коррадо Санторо (Corrado Santoro) — имели четырнадцать CR.42 и тридцать два CR.32.

Англичане и их союзники могли противопоставить итальянской авиации в Восточной Африке 370 самолетов, большинство из которых также было устаревших типов. Однако RAF все же располагали в этом районе несколькими дюжинами истребителей «Харрикейн» и бомбардировщиков «Бленхейм», что давало им некоторое преимущество. Кроме того, англичане и их союзники, в отличие от итальянцев, могли рассчитывать на быструю переброску в Восточную Африку дополнительных сил.

После того как 10 июня 1940 г. Италия объявила войну Франции и Великобритании, ее войска и авиация в Восточной Африке оказались в незавидном положении. Трудно было представить, что, находясь на значительном расстоянии от своей страны, в окружении колониальных территорий, принадлежавших противнику, они смогут длительное время контролировать такую огромную территорию. Однако первоначально инициатива все-таки была в руках итальянцев и самолеты Реджиа Аэронаутики атаковали английские аэродромы в Судане и в г. Адене, на побережье Аравийского полуострова.

11 июня тененте Карло Канелла (Carlo Canella)<sup>1</sup> сбил над Эритреей, в районе г. Кэрэн (Keren), бомбардировщик Виккерс «Уэллесли» K7730 (Vickers «Wellesley») из 47 Sqn. RAF. Экипаж самолета во главе с пайлэт-офицером Фуге (В. К. С. Fuge) попал в плен.

13 июня четыре SM.81 из 4<sup>o</sup> Gr.Aut. В.Т. совершили налет на Аден, но были встречены сильным зенитным огнем. Один бомбардировщик был сбит, а остальные три получили тяжелые повреждения и совершили вынужденные посадки, при этом один из них вместе с экипажем попал к англичанам.

15 июня CR.32 серженте-маджоре Энцо Омиччиоли (Enzo Omiccioli) из 410<sup>o</sup> Squadr.Aut. С.Т. над г. Дыре-Дауа, в 360 км восточнее Аддис-Абебы, безрезультатно атаковал три «Бленхейма» из 39 Sqn. RAF. После возвращения бортстрелок одного из бомбар-

---

<sup>1</sup> Это была первая из семи побед, одержанных им в боях в Восточной Африке.

дировщиков доложил о том, что ему удалось подбить итальянский истребитель, однако фактически «Фиат» Омиччиоли не получил никаких повреждений.

19 июня три Ju-86 из 12 Sqn. SAAF<sup>1</sup> в сопровождении двух «Харрикейнов» из 1 Sqn. SAAF<sup>2</sup> совершили налет на итальянский аэродром Ябело (Yabello), расположенный приблизительно в 460 км южнее Аддис-Абебы. Южноафриканские летчики не знали, что незадолго до этого туда перелетело звено CR.32 из 411<sup>o</sup> Aut.Squadr. С.Т. и что два «Фиата» уже поднялись им навстречу. Они совершенно спокойно заходили для атаки стоявших на аэродроме Ca.133 из 66<sup>o</sup> Squadr., когда на них со стороны солнца неожиданно спикировали CR.32 тененте Альдо Меоли (Aldo Meoli) и марешалло Босси (Bossi). В результате был сбит один из «Харрикейнов» и его пилот — 23-летний лейтенант Брайан Гриффитс (Brian L. Griffiths) — погиб. Тяжелые повреждения получил и один «Юнкерс», у него был пробит топливный бак, а штурман и бортстрелок были легко ранены.

Оставшийся «Харрикейн» капитана Стенли Тратера (Stanley E. Truter) вступил в бой с «Фиатом» тененте Меоли и, в конце концов, смог подбить его. Оставляя за собой шлейф дыма и сильно рыская из стороны в сторону, итальянский истребитель пошел на посадку. Едва коснувшись земли, «Фиат» скапотировал и упал на спину. Самолет был полностью разрушен, но Меоли получил лишь легкое ранение. Надо отметить, что, по мнению экипажей Ju-86, его «Фиат» был сбит бортстрелком одного из «Юнкерсов» — сержантом Чарльзом Джеффрисом (Charles Jeffries)<sup>3</sup>. Командир 12 Sqn. SAAF настаивал на том, чтобы победа была отдана Джеффрису, но она все же была зачислена на счет капитана Тратера.

Около полудня 24 июня шесть бомбардировщиков «Бленхейм» Mk.I: четыре из 39 Sqn. RAF и два из 11 Sqn. RAF, совершили налет на итальянский аэродром около г. Дыре-Дауа, в 360 км вос-

---

<sup>1</sup> South African Air Force (SAAF) — военно-воздушные силы Южной Африки, входившей в состав Британского Содружества.

<sup>2</sup> Эскадрилья была частично вооружена «Гладиаторами», а частично «Харрикейнами». Полностью 1 Sqn. SAAF был оснащен «Харрикейнами» только в начале февраля 1941 г.

<sup>3</sup> Погиб в ходе боевого вылета 23.12.1941 г.

точнее Аддис-Абебы. Их перехватил CR.32 сержанте-мэджоре Антонио Джардина (Antonio Giardino) из 410<sup>o</sup> Squadr. Aut. С.Т., выполнявший патрульный полет в районе аэродрома. Джардина со стороны солнца атаковал первую тройку бомбардировщиков и смог повредить все три «Бленхейма». На самолете пайлэт-офицера Хантера (Hunter) встал правый двигатель, а за другим потянулся шлейф белого дыма. Однако Джардина не смог развить свой успех, поскольку на его «Фиате» неожиданно заклинило пулеметы и он должен был прекратить дальнейшие атаки.

Затем два CR.42, поднявшихся по тревоге с аэродрома Дыре-Дауа, еще несколько раз атаковали поврежденный бомбардировщик Хантера, который отстал от других «Бленхеймов». Он получил серию попаданий, Хантер был ранен, а его бортстрелок убит. Самолет стабильно терял высоту и, в конце концов, совершил вынужденную посадку на территории Британского Сомали.

На рассвете 29 июня на английский аэродром около г. Порт-Судан (Port Sudan) с наземных постов наблюдения поступило сообщение о том, что над побережьем Красного моря замечен приближающийся вражеский самолет. В 04.30 в воздух по тревоге поднялся «Гладиатор» L7619 пайлэт-офицера Хэмлина (J. Hamlyn) из 112 Sqn. RAF. Успев набрать высоту около 1400 м, он в пяти милях к югу от Порт-Судана обнаружил итальянский трехмоторный самолет, летевший на 900 м выше.

Это был SM.81 командира 10<sup>o</sup> Squadr. 28<sup>o</sup> Gr. В.Т. капитано Умберто Бароне (Umberto Barone). Предполагалось, что в налете на Порт-Судан должны были участвовать двенадцать бомбардировщиков, но получилось так, что только самолет капитано Бароне смог достичь назначенной цели. Набрав высоту, «Гладиатор» атаковал итальянский бомбардировщик сзади. Хэмлин выпустил с близкой дистанции около тысячи патронов, прежде чем SM.81, завалившись на правое крыло, взорвался в воздухе и упал в Красное море<sup>1</sup>. Разлетающиеся мелкие обломки повредили на «Гладиаторе» фонарь кабины и прицел, а большой кусок какого-то трубопровода бомбардировщика застрял в капоте двигателя. Позднее в

---

<sup>1</sup> Это была первая победа на счету 112 Sqn. RAF и единственная пайлэт-офицера Хэмлина в ходе Второй мировой войны.

тот же день на коралловом рифе, расположенном недалеко от суданского побережья, были найдены и взяты в плен два спасшихся члена экипажа, среди которых был и капитано Бароне.

Ранним утром 30 июня четыре бомбардировщика «Уэллесли» из 14 Sqn. RAF атаковали нефтяные вышки в заливе Эжико (Acico). Согласно итальянским данным, CR.42 из 412° Aut.Squadr. С.Т., перехватив англичан в районе Массауа, сбили два самолета, один из которых был записан на счет сержанте-маджоре Луиджи Барона (Luigi Baron), одержавшего свою первую победу. Кроме того, еще на один сбитый «Уэллесли» претендовали итальянские зенитчики. Фактически же все английские самолеты благополучно вернулись на свой аэродром и лишь один из них получил повреждения.

4 июля итальянские войска в двух местах перешли суданскую территорию и при поддержке авиации смогли захватить г. Галлабат (Gallabat) и г. Кассала (Kassala), расположенные соответственно в 440 км юго-восточнее и в 400 км восточнее Хартума.

11 июля два CR.32 из 410° Aut.Squadr. С.Т., которые пилотировали соттененте Альберто Веронезе (Alberto Veronese)<sup>1</sup> и сержанте-маджоре Джардина, перехватили над г. Джиджиги, в 460 км восточнее Аддис-Абебы, бомбардировщик «Бленхейм». Это был L8505 флайт-офицера Николаса (P. A. Nicholas) из 8 Sqn. RAF, который вылетел с аэродрома в Адене, чтобы совершить разведывательный полет над Эфиопией. Согласно заявлениям итальянских пилотов, после нескольких атак «Бленхейм» был сбит. Но бомбардировщик, хотя и получил тяжелые повреждения и два члена его экипажа были ранены, все же смог дотянуть до Джибути и совершить там вынужденную посадку.

В тот же день четыре Хаукер «Хартбиста» (Hawker «Hartbeeste») из 40 Sqn. SAAF атаковали итальянские позиции в районе г. Мойяле (Moyale), расположенного в 600 км южнее Аддис-Абебы, в непосредственной близости от границы с Кенией. Через некоторое время они встретились с тремя Ca.133 из 66° Squadr. В.Т., поднявшимися с аэродрома Ябело, чтобы совершить налет уже на английские позиции, находящиеся в том же районе. «Капрони» сопровождали три CR.32 из 411° Squadr. Aut. С.Т., которые сразу же атаковали противника.

---

<sup>1</sup> В составе XXIII° Gr. С.Т. он участвовал в боях в Испании, но не смог одержать ни одной победы.

Затем итальянские пилоты заявили о двух сбитых «Хартбистах». Один из них был записан на счет сержанте-маджоре Энцо Омиччиоли, временно прикомандированного к 411° Squadr. Aut. С.Т. В действительности же южноафриканцы потеряли лишь один самолет, экипаж которого — 23-летний пилот лейтенант Невилл Кейт Рэнкин (Neville Keith Rankin) и бортстрелок сержант Деннис Хейг Хьюз (Dennis Haig Hughes) — погиб. «Хартбист» лейтенанта Шаттелворта (L. H. G. Shuttelworth) получил тяжелые повреждения, но смог дотянуть до аэродрома. Третий самолет, который пилотировал лейтенант Джаббер (Jubber), получил небольшие повреждения, однако, израсходовав все горючее, совершил вынужденную посадку и вернулся лишь на следующий день.

23 июля семь «Уэллесли»: четыре из 14 Sqn. RAF и три из 223 Sqn. RAF, в ходе налета на Массауа были атакованы «Фиатами» из 412° Aut. Squadr. С.Т. Согласно английским данным, был поврежден самолет пайлзт-офицера Еллиса (Ellis) из 222 Sqn. RAF, которому все же удалось вернуться на базу.

Утром 1 августа 1940 г. с аэродрома Аден поднялись двенадцать «Бленхеймов» Mk.I: шесть из 8 Sqn. RAF и столько же из 39 Sqn. RAF. Под прикрытием двух тяжелых истребителей «Бленхейм» Mk.IVf из 203 Sqn. RAF они должны были совершить налет на позиции итальянских войск в районе местечка Хинеле (Chinele) около г. Дыре-Дауа. Когда на подходе к цели летевшие впереди на высоте 4900 м самолеты 39 Sqn. RAF снизились до 3000 м, их на расстоянии приблизительно тринадцати километров от Дыре-Дауа атаковали итальянские CR.42. В ходе боя повреждения получили один из двух сопровождавших бомбардировщики «Бленхеймов» Mk.IVf и один итальянский истребитель. Тем временем CR.32 из 410° Aut. Squadr. С.Т., поднявшись с аэродрома Дыре-Дауа, перехватили вторую волну из шести самолетов 8 Sqn. RAF. В результате командир эскадрильи капитано Коррадо Риччи смог сбить «Бленхейм» L8406 флайт-сержанта Френкса (J. C. Franks) и весь его экипаж попал в плен к итальянцам.

На следующее утро «Бленхеймы» из 45 Sqn. RAF совершили налет на аэродром Асмэра, а бомбардировщики из 39 Sqn. RAF снова нанесли удар по итальянским позициям в районе Хинеле. Последняя группа была перехвачена CR.42 из 413° Squadr. Aut. С.Т. Согласно итальянским данным, один «Бленхейм» был поврежден, но ни один английский бомбардировщик не пострадал. В то же

время ответным огнем бортстрелков был подбит «Фиат» командира 413° Squadr. Aut. С.Т. капитано Коррадо Санторо. Получив попадание в двигатель, он совершил вынужденную посадку.

5 августа итальянские войска перешли границу Британского Сомали и начали наступление в направлении порта Бербера, расположенного на побережье Аденского залива. Их поддерживали двадцать бомбардировщиков, двадцать три истребителя и семь самолетов-разведчиков из Aeronautica dell' AOI. В течение этого дня три «Бленхейма» из 8 Sqdn. RAF трижды атаковали итальянские колонны на дороге к западу от г. Харгейса (Hergheisa). В ходе третьего налета соттотененте Фольчеро (Folcherio) из 410° Squadr. Aut. С.Т., выполнявший патрульный полет на CR.32, смог сбить «Бленхейм» L8375 пайлэт-офицера Роя Кингсли Фельстеда (Roy Kingsley Felstead).

В 06.00 8 августа два CR.32 и один CR.42 из 410° Squadr. Aut. С.Т. во главе с капитано Риччи, поднявшиеся с аэродрома Харгейса, неожиданно появились над английским аэродромом Бербера (Berbera), расположенным недалеко от побережья Аденского залива. В этот момент на взлетной полосе стояли два истребителя «Гладиатор» из 94 Sqdn. RAF. Один из английских летчиков успел занять место в кабине самолета с бортовым номером № 5778, однако ему не удалось запустить двигатель, и, когда итальянские истребители открыли огонь, он был вынужден срочно искать укрытие.

Капитано Риччи с первого захода не смог поджечь «Гладиатор» и, развернувшись, повторил атаку. На этот раз он был более точен — самолет загорелся и в результате был полностью уничтожен огнем. Два других пилота 410° Aut. Squadr. — соттотененте Коминц (Kominz) и сержанте-маджоре Теллурио (Tellurio) — подожгли второй «Гладиатор». У него сгорели задняя часть фюзеляжа и хвостовое оперение, и потому на следующий день его разобрали и на корабле отправили на ремонт в Аден.

Утром 12 августа три «Бленхейма» из 39 Sqdn. RAF совершили налет на позиции итальянской артиллерии в районе Дэрбэ-Рук. Над линией фронта CR.32 соттотененте Веронезе из 410° Squadr. Aut. С.Т. попытался атаковать ведущий бомбардировщик. Заметив это, флайт-сержант Томас (Thomas), пилотировавший летевший позади «Бленхейм» L8402 «XZ-N», сбросил бомбы и сам решил атаковать «Фиат». В ходе лобовой атаки Веронезе удалось добиться серии попаданий в кабину бомбардировщика. Томас получил тяжелое

ранение в правое плечо, а его штурман был убит. Зажав рану носовым платком, Томас смог дотянуть до аэродрома Бербера, находившегося приблизительно в 65 км от места боя, и совершить вынужденную посадку «на брюхо». Соттотененте Веронезе также был легко ранен, что, впрочем, с лихвой компенсировалось записанной на его счет победой.

Ранним утром 18 августа три «Бленхейма» из 11 Sqn. RAF подвергли бомбежке итальянскую автоколонну в районе местечка Лафе-Будж. Бомбардировщики летели на большой высоте, но тем не менее были перехвачены двумя CR.32 из 410<sup>o</sup> Squadr. Aut. С.Т., которые пилотировали соттотененте Веронезе и сержанте-маджиоре Вольпе (Volpe). Северо-западнее Лафе-Буджа Веронезе удалось сбить «Бленхейм» L1479. Все три члена его экипажа во главе с флайт-сержантом Гаем (Gay) выпрыгнули на парашотах из горящего бомбардировщика. Все они получили сильнейшие ожоги, и выжить удалось лишь Гаю. Один человек умер практически сразу после приземления, а второй — вскоре после того, как его доставили в госпиталь.

В тот же день пять «Уэллесли» из 223 Sqn. RAF совершили налет на аэродром Аддис-Абебы. В результате бомбежки были уничтожены один SM.79, один SM.81 и три Ca.133.

Тем временем наступление итальянских войск успешно развивалось, и уже 16 августа англичане начали эвакуацию из Берберы. 19 августа они окончательно оставили порт, и над Британским Сомали было поднято итальянское знамя. Однако это еще не означало конца борьбы за Восточную Африку.

Ранним утром 20 августа пять «Бленхеймов»: четыре из 39 Sqn. RAF и один из 11 Sqn. RAF, атаковали ангар авиакомпания «Ala Littoria» на аэродроме Дыре-Дауа. На подходе к цели они были перехвачены двумя CR.42 из 413<sup>o</sup> Squadr. Aut. С.Т., и капитано Коррадо Санторо сбил «Бленхейм» L8474 из 39 Sqn. RAF, весь экипаж которого во главе с 20-летним пайлэт-офицером Полом Эдвином Яго (Paul Edwin O. Jago) погиб. Санторо так же сильно повредил бомбардировщик из 11 Sqn. RAF, который по возвращении в Аден совершил вынужденную посадку «на брюхо».

Оставшиеся «Бленхеймы» тем не менее смогли выполнить поставленную задачу. Одна из бомб попала в цель, в результате чего ангар был поврежден, стоявший в нем на ремонте бомбардировщик SM.81 сгорел, а от разлетающихся осколков пострадал еще один CR.32. Всего в течение июня — августа 1940 г. Реджиа Аэронаутика поте-



**«Бленхейм» Mk.I L8402 «XZ-N»  
флайт-сержанта Томаса (Thomas) из 39 Sqdn. RAF,  
подбитый соттененте Альберто Веронезе из 410° Squadr.Aut. С.Т.  
и совершивший вынужденную посадку «на живот»,  
аэродром Бербера, 12.08.1940 г.**



**Справа — командир 410° Squadr.Aut. С.Т. капитано Коррадо Риччи,  
слева — соттененте Альберто Веронезе из той же эскадрильи,  
аэродром Джиджиги, в 460 км восточнее Аддис-Абебы**

рля в Восточной Африке 84 самолета, 143 чел. из летного персонала были убиты, пропали без вести или попали в плен, еще 71 чел. получил ранения.

1 сентября три «Гладиатора» из 1 Sqn. SAAF, патрулировавшие в районе г. Кассала, в 400 км восточнее Хартума, заметили пару CR.42. Итальянцы набирали высоту для атаки, но южноафриканские пилоты опередили их и сбили оба «Фиата». Одна победа была на счету майора Шалька ван Шальквика (Schalk van Schalkwyk), а другую разделили между собой лейтенанты Джон Кётцер (John J. Koetzer) и Джон Хевитсон (John L. Hewitson). Один CR.42, свалившись в штопор, врезался в землю, а второй смог дотянуть до аэродрома Тэсэнэй (Tessenei), в 130 км западнее г. Асмэра, и совершить аварийную посадку. Имена пилотов «Фиатов» неизвестны, так как в итальянских документах нет никаких упоминаний об этом бое. Есть некоторые сомнения и относительно его даты, поскольку в летной книжке лейтенанта Хевитсона указано, что это произошло 18 сентября.

Утром 12 сентября над итальянским аэродромом Шашаманна (Shashmanna) появились четыре легких бомбардировщика «Баттл» из 11 Sqn. SAAF. Три из них, спикировав вниз, добились попаданий в здание командного пункта, уничтожили один SM.81 и повредили второй. Ни один из базировавшихся там же истребителей не пострадал, поскольку, когда «Баттль» появились в районе аэродрома, они были уже в воздухе. Четыре CR.32 из 410° Squadr. Aut. С. Т. атаковали их, и соттененте Веронезе в паре с сержанте-маджиоре Атосом Тиеджи (Athos Tieghi) сбил «Баттл» лейтенанта Армстронга (E. G. Armstrong).

Тем временем четвертый «Баттл» прошел над аэродромом, чтобы сфотографировать результаты налета. Когда он уже повернул домой, снизу из облаков неожиданно появился CR.32 марешалло Гоббо (Gobbo) из 411° Squadr. Aut. С. Т., сразу же открывший огонь. Самолет загорелся, а двое членов его экипажа получили ранения<sup>1</sup>. Пилот «Баттла» — лейтенант Линдсей (J. E. Lindsay) — сумел совершить вынужденную посадку, найдя свободную площадку между деревьями, однако при этом погиб житель из расположенной рядом

---

<sup>1</sup> Это единственная победа марешалло Гоббо в ходе Второй мировой войны.

с местом посадки деревни. В результате, когда экипаж выбрался из горящего самолета, он был атакован разъяренными местными жителями. К счастью для южноафриканских летчиков, в этот момент в «Баттле» начал взрываться боезапас и толпа разбежалась. Вскоре появились итальянские солдаты, которые взяли экипаж бомбардировщика в плен.

2 октября три «Бленхейма» из 45 Sqn. RAF в районе итальянского аэродрома Гурэ (Gura) были перехвачены шестью CR.42 из 412° Squadr. Aut. С.Т. Итальянцы сконцентрировали свои атаки на ведущем бомбардировщике, и через некоторое время «Бленхейм» L8452 был подбит и загорелся. Его пилот — 27-летний сквэдрен-лидер Джон Уолтер Дэлламор (John Walter Dallamore) — оставался на своем месте, пока бортстрелок и штурман не выпрыгнули на парашютах, но сам он уже не успел сделать того же. Самолет врезался в землю и взорвался.

Согласно итальянским данным, оставшиеся два «Бленхейма», сбросив бомбы, повернули обратно, но затем также были сбиты. Две победы были записаны на счет серженте-маджиоре Луиджи Барона, а третья поделена между ним и другими пилотами 412° Squadr. Aut. С.Т. Оба бомбардировщика смогли вернуться на свой аэродром, и единственной потерей англичан в том вылете был «Бленхейм» сквэдрен-лидера Дэлламора.

Утром 4 октября с аэродрома Аззоэ (Azzoza), расположенного недалеко от г. Гедареф (Gedaref), в 330 км юго-восточнее Хартума, по тревоге поднялись три «Гладиатора» Mk.II из 1 Sqn. SAAF. Над судано-эфиопской границей, в районе г. Метемма (Metemma), они «лоб в лоб» столкнулись с тройкой CR.42 из 412° Squadr. Aut. С.Т. В ходе завязавшегося боя лейтенант Виллоен (S. K. Viljoen) сбил один «Фиат», пилот которого выпрыгнул на парашюте. Затем капитан Брайан Бойл (Brian J. L. Boyle) попал в еще один CR.42, и он, оставляя за собой дымный шлейф, пошел вниз. Хотя английские наземные посты наблюдения и подтвердили его падение, согласно итальянским данным, в том бою был потерян только один «Фиат».

Со своей стороны, пилоты 412° Squadr. Aut. С.Т. заявили об одном сбитом «Гладиаторе». Вероятно, это был истребитель капитан Бойла, который, получив несколько попаданий, совершил вынужденную посадку. Повреждения, полученные «Гладиатором», оказались легко устранимыми, и Бойл вскоре вернулся в Аззоэ.

Ранним утром 16 октября с аэродрома Гедареф, расположенного в 330 км юго-восточнее суданской столицы Хартума, поднялся одиночный Вилкерс «Винсент» (Vickers «Vincent») из 430 Flight, который пилотировал флайт-лейтенант Митчелл (Mitchell). Преодолев около 200 км на северо-восток, он атаковал итальянский аэродром Тэсэнэй, находившийся в 20 км от суданской границы. После того как «Винсент» повернул обратно, в воздух поднялся итальянский Са. 133, который всю дорогу следовал за ним на некотором расстоянии. В результате итальянцы смогли установить где базируются английские самолеты, которые в течение последних недель активно действовали в районе оз. Тана.

Ответный удар последовал незамедлительно. Уже в 05.25 бомбардировщик SM.79, за штурвалом которого сидел лично генерал Пиачентини (Piacentini), и шесть CR.42 из 412° Squadr. Aut. С.Т., которые пилотировали командир эскадрильи капитано Антонио Раффи, тененте Висинти, Канелла и Де Паули (De Pauli), сержанте-маджиоре Барон и Скарселли (Scarselli), появились над Гедарефом. Сброшенные с «Савойи» бомбы не нанесли ущерба, но зато пилоты «Фиатов» добились большого успеха. Ими были уничтожены все восемь бомбардировщиков «Уэллесли», имевшихся в составе 47 Sqn. RAF (K7742, K7762, K7779, K7781, L2650, L2675, L2677 и L2688), два «Винсента» из 430 Flight (K4657 и K4731), а также склад боеприпасов и грузовик. Попытки англичан вызвать на помощь свои истребители оказались безуспешными, поскольку телефонная линия между Гедарефом и аэродромом Аззоэ, где те базировались, оказалась перерезанной.

18 октября три «Гладиатора» Mk.II из 1 Sqn. SAAF, которые пилотировали капитан Бойл и лейтенанты Робин Парэ (Robin Pare) и Эндрю Дункан (Andrew Duncan), на высоте около тридцати метров появились над итальянским аэродромом Баренту (Barentu). После возвращения они заявили о том, что уничтожили три CR.42, которые уже собирались взлететь, и шесть бомбардировщиков: один SM.79 и пять Са. 133, находившихся на аэродроме. Надо отметить, что в итальянских документах нет никаких подтверждений этим сведениям, хотя, скорее всего, несколько или все самолеты все же получили какие-то повреждения.

В тот же день — 18 октября 1940 г. — Реджиа Аэронаутика начала операцию, которая, хотя и не принесла большого эффекта в военном отношении, тем не менее продемонстрировала отличную

летную подготовку участвовавших в ней экипажей. С аэродрома Марица, на о. Родос в Эгейском море, поднялись четыре SM.82 во главе с маджоре Этторе Мути<sup>1</sup>. Пролетев над Средиземным морем, Сирией, Иорданией и Ираком, они вышли к Персидскому заливу и атаковали нефтепромыслы на о. Бахрейн. Затем самолеты пересекли Аравийский полуостров и благополучно приземлились на итальянском аэродроме в Эритрее. За пятнадцать с половиной часов полета SM.82 преодолели расстояние в 4200 км. На обратном пути самолеты сбросили сначала бомбы на Порт-Судан, а затем, пролетев над Нубийской и Ливийской пустынями, достигли Бенгази, после чего пересекли Средиземное море и, в конце концов, приземлились на аэродроме в Риме.

Однако этот в целом блестяще проведенный дальний перелет, мало что дал в практическом смысле. К концу октября итальянские войска и авиация в Восточной Африке уже вступили в стадию кризиса, который продолжал углубляться вследствие все возрастающих проблем со снабжением. В результате в эскадрильях *Aeronautica dell' AOI* было введено строгое нормирование горючего. На этом фоне англичане, оправившись после первоначальных неудач в Судане и Сомали, наоборот, смогли перебросить в Восточную Африку дополнительные резервы.

1 ноября три «Гладиатора» Mk.II из 1 Sqdn. SAAF прикрывали самолеты Глостер «Гаунтлеты» (*Gloster «Gauntlet»*) из 430 Flight, которые наносили бомбовые удары по итальянским позициям в северной части Эфиопии и Эритреи. В то же самое время итальян-

---

<sup>1</sup> Родился 22.05.1902 г. в г. Равенна. Одно время он занимал пост секретаря фашистской партии. Зимой 1935/36 г. он в составе 15<sup>o</sup> Squadra. В.Т. участвовал в боевых действиях в Эфиопии, а затем в 1936 — 38 гг. — в гражданской войне в Испании. 24.08.1943 г. колониелю Мути при загадочных обстоятельствах был застрелен в г. Фреджене (*Fredgene*), в 25 км западнее Рима. Расследование убийства не дало никаких результатов, но ходили упорные слухи, что оно было организовано с ведома главы нового итальянского правительства маршала Бадольо. Для подобных предположений имелись все основания, поскольку Мути, бывший видным фашистским функционером, награжденным за участие в боях Золотой медалью за военную доблесть и имевшим обширные связи в Третьем рейхе, представлял серьезную угрозу для Бадольо, ведущего в тот момент тайные переговоры с западными союзниками о капитуляции Италии.

кие Са.133 атаковали английские войска в районе форта Галлабат, который был захвачен итальянцами в июле. Один из этих бомбардировщиков пролетел прямо над южноафриканскими истребителями, и лейтенант Парэ, быстро набрав высоту, атаковал его с задней полусферы. В результате Са.133 был подбит и, свалившись в крутое пике, врезался в землю. Из его экипажа только два человека успели выпрыгнуть на парашютах.

Утром 4 ноября три патрульных «Гладиатора» Mk.II из 1 Sqn. SAAF над г. Метемма были атакованы сверху четверкой CR.42 из 412° Squadr.Aut. С.Т. В ходе завязавшегося боя лейтенант Тэрон (L. C. Theron) сбил один «Фиат», пилот которого выпрыгнул на парашюте, и еще одна победа была записана на счет капитана Бойла. Со своей стороны, итальянцы заявили об одном сбитом «Гладиаторе» и подтвердили потерю одного CR.42.

6 ноября 1940 г. английские войска начали наступление на Галлабат и г. Метемма. Для его поддержки командование RAF выделило все имевшиеся в Судане самолеты: шесть «Уэллесли», два «Винсента», шесть «Гаунтлетов», десять «Гладиаторов» из «К» Flight и 1 Sqn. SAAF, а также четыре родезийских Хаукер «Хардиса» (Hawker «Hardys»).

Первыми в действие вступили «Уэллесли», которые под прикрытием «Гладиаторов», совершили налет на Галлабат. Затем три «Гладиатора» из «К» Flight, отделившись от бомбардировщиков, патрулировали на малой высоте над наступающими английскими частями. Восточнее Метеммы их со стороны солнца атаковали семь CR.42 из 412° Squadr.Aut. С.Т. во главе с командиром эскадрильи капитаном Антонио Раффи. Для английских пилотов атака «Фиатов» стала полной неожиданностью, и ни один из них даже не успел заметить приближения противника. В результате были сбиты два «Гладиатора»: L7614 флайт-лейтенанта Кеннета Ховарда Саважа (Kennet Howard Savage) и K7969 пайлэт-офицера Кирка (Kirk). 24-летний Саваж погиб, а Кирк успел выпрыгнуть на парашюте. Третий «Гладиатор» — L7612 пайлэт-офицера Хэмлина — смог уклониться от первой атаки, но затем все же получил тяжелые повреждения. Совершив вынужденную посадку, Хэмлин вернулся на свой аэродром уже пешком.

Тем временем с аэродрома Аззозэ поднялся «Гладиатор» майора ван Шальквика из 1 Sqn. SAAF, но едва он достиг линии фронта, как его перехватили те же «Фиаты» из 412° Squadr.Aut. С.Т. На-

блюдатели с земли сразу же позвонили на полевой аэродром, носивший кодовое наименование «Хестон» («Heston») и располагавшийся приблизительно в 120 км от Галлабата, и сообщили, что одиночный «Гладиатор» ведет бой с семью итальянскими истребителями. Несмотря на то что после ночного ливня аэродром был покрыт толстым слоем грязи, капитан Брайан Бойл все же смог взлететь. Прибыв к месту боя, он успел заметить падающий горящий «Гладиатор» и опускающегося на парашюте майора ван Шальквика, на котором горел комбинезон. Получив сильнейшие ожоги, Шальк ван Шальквик вскоре после приземления скончался<sup>1</sup> и затем был похоронен итальянцами на военном кладбище в г. Кэрэн.

Итальянцы немедленно атаковали Бойла, и его «Гладиатор» № 5852 получил серию попаданий в кабину и двигатель. Сам Бойл был несколько раз ранен в руки и ноги и, прилагая отчаянные усилия, пытался дотянуть до своей территории. В конце концов, поврежденный двигатель заглох и истребитель совершил аварийную посадку между позициями английских и итальянских войск. Бойл остался жив и 7 января 1941 г. за проявленное мужество был награжден Крестом «За летные боевые заслуги».

После возвращения командир 412<sup>o</sup> Squadr. Aut. С.Т. капитано Раффи сообщил о четырех победах своих пилотов, что полностью соответствовало реальным потерям противника. В ходе этого вылета «Фиат» соттененте Росмино (Rosmino) получил несколько попаданий. Уже после посадки выяснилось, что ранец парашюта Росмино был в нескольких местах пробит пулями.

Около полудня 6 ноября пять «Гладиаторов» — один из «К» Flight и четыре из 1 Sqdn. SAAF — на высоте 3000 м патрулировали над линией фронта. Вскоре в 600 м ниже их появились пять итальянских бомбардировщиков Са.133. Истребители еще только собирались атаковать, когда на них самих сверху спикировали шесть CR.42. Сразу же был сбит «Гладиатор» К7977 флайинг-офицера Хэйвуда (Haywood) из «К» Flight, а оставшиеся южноафриканские пилоты разделились на пары. Лейтенанты Джон Кэтцер и Робин Парэ завязали бой с «Фиатами», а лейтенанты Джон Хевитсон и Эндрю Дункан атаковали бомбардировщики. На этот раз удача была на стороне пилотов 1 Sqdn. SAAF — они не только отбили все атаки

---

<sup>1</sup> Он успел одержать в ходе Второй мировой войны только одну победу.

итальянцев, но и сбили два Са.133. Экипаж бомбардировщика сержанте-маджоре Леопольдо Моджи (Leopoldo Moggi)<sup>1</sup> погиб, а экипаж второго самолета спасся и спустя несколько дней смог вернуться.

В течение 6 ноября «Фиаты» из 412° Squadr. Aut. С.Т. сбили в районе Галлабат — Гондэр шесть самолетов. Однако, несмотря на то, что RAF фактически утратили превосходство в воздухе, к концу дня английские войска все же взяли форт Галлабат, чей гарнизон был практически полностью уничтожен в ходе боя.

Утром 7 ноября четыре «Гладиатора» из 1 Sqdn. SAAF, сопровождавшие пять «Уэллесли» из 47 Sqdn. RAF, заметили над линией фронта в районе г. Метемма четыре CR.42 и начали преследовать их. лейтенант Парэ сбил один «Фиат», но в тот же момент сам был атакован еще четырьмя итальянскими истребителями. Он перевел свой «Гладиатор» в пикирование и, в конце концов, смог оторваться от противника. Однако двигатель истребителя, видимо, не выдержал нагрузки и Парэ был вынужден совершить посадку в районе суданского местечка Джериджана (Gherigana).

14 ноября два «Фиата» из 411° Squadr. Aut. С.Т. над аэродромом Джимма, в 150 км юго-восточнее Аддис-Абебы, вступили в бой с четырьмя английскими самолетами. После возвращения итальянские пилоты, среди которых был сержанте-маджоре Джузеппе Моттет, заявили о трех победах.

Пилоты 411° Squadr. Aut. С.Т. регулярно летали на штурмовку позиций и колонн английских войск, рискуя быть сбитыми плотным зенитным огнем. 9 декабря в ходе одного из таких вылетов CR.42 сержанте-маджоре Моттета получил несколько попаданий, но все же смог дотянуть до своего аэродрома.

В 06.10 12 декабря над аэродромом Гац-Реgeb (Gaz Regeb) появились бомбардировщик SM.79, который пилотировал тененте-колонелло Либерати (Liberati), и пять CR.42 во главе с командиром 412° Squadr. Aut. С.Т. капитано Раффи. Налет прошел по установленной схеме: сначала на аэродром были сброшены бомбы, а затем «Фиаты» с бреющего полета обстреляли находивши-

---

<sup>1</sup> Родился 24.01.1910 г. в г. Корреджо (Correggio), в 53 км северо-западнее Болоньи. Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.



**CR.42 из 413° Squadr. Aut. С.Т., Эфиопия, лето 1940 г.  
На фюзеляже самолета видна эмблема —  
черный крест Св.Андрея на белом квадрате**



**Пилоты 411° Squadr. Aut. С.Т., осень 1940 г.,  
слева — сержанте-маджоре Джузеппе Моттет**

еся там самолеты. После возвращения пилоты 412<sup>o</sup> Squadr. Aut. С.Т. сообщили о пяти уничтоженных самолетах Вилкерс «Винсент», но фактически были уничтожены четыре «Хардиса» из 237 Sqn. SAAF — K4053, K4308, K4055 и K4307.

Во время одной из атак зенитным огнем был поврежден CR.42 капитано Раффи. На обратном пути двигатель заглох и самолет совершил вынужденную посадку на территории Судана. Тененте Марио Висинтини, приземлившись рядом, подобрал своего командира и вместе с ним благополучно вернулся на аэродром Асмэра.

15 декабря 1940 г. британские войска начали наступление с территории Кении. С этого момента общее положение итальянских сил в Восточной Африке начало неуклонно ухудшаться, хотя Aeronautica dell' AOI еще имела достаточно сил, чтобы оказывать эффективное сопротивление.

Ранним утром 16 декабря с аэродрома Аден поднялся французский двухмоторный самолет Martin 167F с бортовым номером 102, который имел задание провести разведку в районе г. Дыре-Дауа. Когда он появился над целью, по нему сначала открыла огонь зенитная артиллерия, а затем его атаковали два CR.32 из 410<sup>o</sup> Squadr. Aut. С.Т., которые пилотировали соттененте Веронезе и сержанте-маджоре Тиеджи. Набрав большую высоту, «Фиаты» практически вертикально спикировали на разведчик.

Веронезе сумел попасть в один из двигателей. «Мартин» сразу же потерял свое преимущество в скорости над «Фиатами», и Тиеджи смог завершить дело. Самолет загорелся, его штурман капитан Доделье (J. Dodelier) был сразу же убит, а остальные два члена экипажа сумели покинуть его. К сожалению, пилот адъютант-шеф Треко (Y. Tresca) слишком рано открыл свой парашют и его купол зацепился за хвостовое оперение падающего самолета. В результате из всего экипажа спасся лишь один бортмеханик сержант-шеф<sup>1</sup> Кунибил (Cunibil).

Вечером 29 декабря 1940 г. четыре «Харрикейна» из звена «В» 2 Sqn. SAAF во главе с флайт-лейтенантом Блейком (R. S. Blake) атаковали аэродром Бардэра (Bardera). В это время на располо-

---

<sup>1</sup> Звания адъютанта-шефа (Adjutant-Chef) и сержанта-шефа (Sergeant-Chef) во французской авиации соответствовали званиям марешалло и сержанте-маджоре в Реджиа Аэронаутике.

жевной близости вспомогательной взлетной полосе стояли три готовых к взлету CR.42 из 413° Squadr.Aut. С.Т. Первыми в воздух поднялись «Фиаты» тененте Франко Де Мичели (Franco De Micheli) и соттененте Освальдо Бартолоцци (Osvaldo Bartolozzi), в то время как серженте Страно (Strano) пришлось ждать, пока уляжется облако пыли, поднятое ими. Это же облако пыли привлекло внимание пилота одного из «Харрикейнов», который атаковал «Фиат» Страно уже во время разбега.

Самолет получил серию попаданий, при этом была повреждена ручка сектора оборотов двигателя и пробит баллон сжатого воздуха, в самого Страно попало семнадцать мелких осколков. Несмотря на это, он поднялся в воздух, так как оставаться на земле было еще опаснее. Поскольку баллон со сжатым воздухом был пробит, пневмоспуск пулеметов не работал, и Страно был безоружен. Ему пришлось отчаянно маневрировать, чтобы уйти из-под огня «Харрикейна» и не быть сбитым. Затем он приземлился с полностью сорванной обшивкой хвостовой части фюзеляжа и пробитыми шинами колес шасси.

Однако пилоты «Харрикейнов» не заметили взлета первых двух «Фиатов». Когда же флайт-лейтенант Блейк увидел два набиравших высоту CR.42, то он просто не мог предупредить о появлении противника остальных пилотов, заходивших уже для третьей атаки аэродрома. Причина этого была простой — в тот период «Харрикейны» 2 Sqdn. SAAF еще не были оснащены рациями. В результате Блейк был вынужден вступить в бой с тененте Де Мичели, а его ведомый лейтенант Кок (J. A. Cok) — с соттененте Освальдо Бартолоцци. По оценкам наблюдателей с земли, бой, проходивший по принципу «один на один», длился семь — девять минут.

В конце концов, победу сначала одержал Де Мичели — легко раненый флайт-лейтенант Блейк выпрыгнул на парашюте из горящего «Харрикейна», а затем настала очередь лейтенанта Кока. Его истребитель был снизу атакован «Фиатом» соттененте Бартолоцци и получил попадание в топливный бак<sup>1</sup>. Кок был ранен в обе ноги и не мог самостоятельно покинуть кабину горящего самолета, тогда он,

---

<sup>1</sup> Это была вторая победа Бартолоцци. Первую победу он одержал 31.10.1940 г., летая на CR.32 из 410° Squadr.Aut. С.Т. 02.02.1941 г. Бартолоцци одержал свою третью и последнюю победу в Восточной Африке, но при этом эта победа, как и первая, не подтверждается данными RAF.

открыв фонарь и расстегнув замки привязных ремней, перевернул «Харрикейн» на спину и на высоте около 200 м просто выпал из него. Купол парашюта успел раскрыться, и Кок благополучно опустился на землю. Оба пилота были взяты итальянцами в плен.

По состоянию на 1 января 1941 г. в составе *Aeronautica dell' AOI* имелись 19 транспортных и 132 боевых самолета, среди которых были 52 Ca.133, 27 SM.79 и 22 CR.42, еще 125 машин находились на ремонте.

В январе британские войска в Восточной Африке стали теснить итальянцев еще по двум направлениям. 14 января они с территории Кении начали наступление на Могадишо, имея конечной целью вернуть под свой контроль все Сомали. Спустя несколько дней удар был нанесен и на севере — с территории Судана. Пытаясь сдержать продвижение британских частей в глубь Эритреи, итальянцы только 20 января потеряли шесть самолетов и еще три получили тяжелые повреждения. Вице-король Итальянской Восточной Африки генерал Амедео Д'Аоста сообщал в Рим, что авиация противника имеет численное и качественное преимущество.

22 января 1941 г. два «Харрикейна» из 1 Sqdn. SAAF, которые пилотировали лейтенанты Хевитсон и Бургер (H. J. Burger), атаковали аэродром Акордат, в 420 км восточнее Хартума. Они уничтожили бомбардировщик Ca.133 «18-4», который был поврежден до этого в воздушном бою, и повредили еще один самолет.

24 января итальянцы предприняли атаки английских позиций в северной части Эритреи, а также около Галлабата и Метеммы. Патрулировавшие над линией фронта «Фиаты» провели бой с истребителями из 1 Sqdn. SAAF, после которого итальянские пилоты заявили о двух победах. Фактически же лишь один «Гладиатор» лейтенанта Джервиса (E. A. Jervis) получил небольшие повреждения. Со своей стороны, капитан Джеральд Ле Месурир (Gerald Le Mesurier) сообщил о том, что ему удалось сильно повредить один CR.42, а лейтенант Хевитсон приблизительно в 65 км западнее Акордата обстрелял Ca.133.

28 января «Харрикейн» капитана Кеннета Драйвера (Kennet W. Driver) атаковал аэродром Асмэра, уничтожив один транспортный самолет SM.73 и повредив еще два. Одновременно лейтенант Хевитсон обстрелял аэродром Гурэ, заявив затем, что ему удалось поразить по одному SM.79 и SM.81 и два Ca.133.

Во второй половине 29 января «Харрикейны» из 1 Sqdn. SAAF

встретились над Гурэ с «Фиатами» из 412° Squadr. Aut. С.Т. В ходе боя южноафриканские пилоты повредили CR.42 марешиалло Арольдо Соффритти (Aroldo Soffritti), который, однако, смог совершить благополучную посадку.

Ранним утром 30 января четыре «Харрикейна» из 1 Sqdn. SAAF во главе с капитаном Драйвером атаковали аэродром Ади-Угри (Adi Ugrì), где находились три SM.81, поврежденных ими накануне. Южноафриканские пилоты сообщили об уничтожении всех трех самолетов. Фактически же эти бомбардировщики уже были в непригодном для ремонта состоянии, и итальянцы специально оставили их в качестве приманки при следующих налетах.

1 февраля генерал Амедео Д'Аоста отправил в Рим сообщение о том, что в составе *Aeronautica dell' AOI* остались 82 исправных самолета. При этом он особо подчеркнул, что если боевые действия в Восточной Африке будут продолжаться в том же темпе, что и сейчас, то через пятнадцать дней там уже не останется ни одного итальянского самолета. Просьба Д'Аоста была услышана, и к 3 февраля из Ливии в Эфиопию перелетели 39 SM.79 и один SM.82. После того как итальянские войска потерпели поражение в Северной Африке и оставили Киренанику, истребители с оставшихся аэродромов в Триполитании уже не могли долететь до Эфиопии. Поэтому их пришлось доставлять туда в разобранном виде на транспортных SM.82 из состава специальной авиационной службы (*Servizi Aerei Speciali — S.A.S.*).

Эта служба была образована в июне 1940 г. на основе самолетов итальянских авиакомпаний: «Ala Littoria», «Avio Linee Italiane» и L.A.T.I. В ее составе имелись 132 гражданских самолета самых различных типов, включая тридцать один SM.75 и четыре Ju-52/3m. Численность летного персонала составляла около 550 чел. и еще около 3300 чел. работали в различных наземных службах.

Самолеты S.A.S. так же, как и самолеты Реджиа Аэронаутики, были объединены в эскадрильи и группы:

— 145° Gr. Aut. S.A.S. (604° и 610° Squadr.) базировалась в Ливии,

— 147° Gr. Aut. S.A.S. (601°, 602° и 603° Squadr.) — на аэродроме Литторно, в 58 км юго-восточнее Рима,

— 148° Gr. Aut. S.A.S. (605° и 606° Squadr.) — на аэродроме Реджо-ди-Калабрия,

— 149° Gr. Aut. S.A.S. (607°, 608° и 609° Squadr.) — на аэродроме Каподичино, около Неаполя,

— 611° Squadr. S.A.S. — на аэродроме Тирана,

— 615° Squadr. S.A.S. — на аэродроме Гуидония, в 21 км северо-восточнее Рима,

— 616° Squadr. S.A.S. — на римском аэродроме «Littorio».

До марта 1941 г. на борту транспортных SM.82 в Эфиопию в разобранном виде был доставлен 51 истребитель CR.42. Всего же в течение 1940 — 41 гг. самолеты S.A.S. выполнили 330 полетов в Восточную Африку. Они перевозили боеприпасы, снаряжение, медикаменты и продовольствие, а на обратном пути эвакуировали раненых и гражданских лиц. Самолеты доставляли лишь самое необходимое, что могло помочь итальянским войскам в Восточной Африке еще какое-то время вести оборонительные действия, но никак не изменить общий ход событий в их пользу.

Утром 2 февраля Уэстленд «Лайсендер» Mk.I N1206 (Westland «Lysander») из 237 Sqdn. RAF, который пилотировал фланг-офицер Джонсон (V.A. Johnson), совершал разведывательный полет над шоссе Скипитоле (Scipitole) — Толе (Tole). Через некоторое время Джонсон увидел три Ca.133, сбрасывавшие продовольствие и снаряжение итальянским частям на линии фронта, и, не задумываясь, атаковал их. Ему удалось подбить один самолет, который попытался совершить вынужденную посадку, но потерпел аварию.

Джонсон не знал, что сверху «Капрони» прикрывали три CR.42 из 412° Squadr. Aut. С.Т. Итальянские истребители спикировали на «Лайсендер», и его бортстрелок сержант Барл (J. G. P. Burl) расстрелял три диска из своего 7,7-мм пулемета<sup>1</sup>, отбивая их атаки. Хотя Барл был ранен в кисть, ему все же удалось попасть в один из «Фиатов», из двигателя которого показался дым. Однако силы были неравными, и вскоре маршалло Арольдо Соффритти сбил «Лайсендер». Самолет упал на землю восточнее Толе, и итальянцы сделали еще несколько заходов, чтобы окончательно уничтожить его. Сержант Барл сумел вытащить из кабины потерявшего сознание Джонсона и вместе с ним укрыться от огня «Фиатов».

---

<sup>1</sup> «Лайсендер» Mk.I был вооружен двумя 7,7-мм пулеметами «Браунинг», установленными в верхней части обтекателей колес шасси и имеющими боезапас по 500 выстрелов. В задней части кабины на турели был установлен 7,7-мм пулемет «Льюис», боезапас которого состоял из восьми дисков по 97 патронов.

Около полудня 3 февраля шесть «Гладиаторов» Mk.II из 1 Sqn. SAAF атаковали итальянские полевые аэродромы, расположенные в районе г. Гондэр, в 420 км севернее Аддис-Абебы. Сначала южнее местечка Азозо (Azozo) они обнаружили посадочную полосу, на которой находились пять Ca.133. Согласно английским данным, в ходе нескольких атак все пять бомбардировщиков были подожжены, но фактически был уничтожен только один итальянский самолет.

Затем южноафриканские летчики атаковали еще один располагавшийся поблизости итальянский аэродром. Выполнив один заход на стоявшие на земле SM.81, они затем вступили в бой с успешными подняться в воздух CR.42. В ходе довольно продолжительного боя капитаны Бойл и Ле Месурир сбили по одному «Фиату», в то же время «Гладиатор» лейтенанта Смита (Smith) получил тяжелые повреждения и совершил вынужденную посадку в районе Азозо. Согласно итальянским данным, в том бою был потерян только один CR.42, пилот которого — сержанте-мэджоре Энцо Омиччиоли из 412° Squadr. Aut. С. Т. — погиб. Второй же «Фиат» был сбит над местечком Гурэ в бою с одиннадцатью бомбардировщиками и пятью истребителями.

4 февраля 1941 г. с аэродрома Адена поднялись «Бленхеймы» Mk.IV фюзеляжника-лидера Пика (J. M. N. Pike) и флайт-лейтенанта Джетина (Gethin) из 203 Sqn. RAF. Пролетев на запад около 620 км, они с бреющего полета обстреляли итальянский аэродром около эфиопского г. Мэкэле (Makale). Сразу же после этого «Бленхеймы» были атакованы двумя CR.32 из 410° Squadr. Aut. С. Т., принадлежавшими тененте Веронезе и соттененте Фольчерно. Оба английских самолета получили повреждения, и один из них совершил вынужденную посадку «на брюхо» в Адене.

В тот же день шесть истребителей из 1 Sqn. SAAF — три «Харрикейна» и три «Гладиатора» — атаковали аэродром Бахр-Дар, расположенный в 300 км северо-восточнее Аддис-Абебы, недалеко от южной оконечности оз. Тана. В тот момент на аэродроме находились три бомбардировщика Ca.133. «Гладиаторы» лейтенантов Кэтцера и Уайта (White) смогли поджечь два самолета, а третий взорвался после атаки «Харрикейна» капитана Драйвера. В ходе налета зенитным огнем с земли были повреждены один «Гладиатор» и «Харрикейн» капитана Драйвера.

5 февраля четыре «Харрикейна» и два «Гладиатора» из 1 Sqn. SAAF во время патрульного полета в районе аэродрома Асмэра

вступили в бой с шестью CR.42. Затем пилоты «Харрикейнов» — капитаны Драйвер и Ле Месурир, лейтенант Кётцер — заявили о трех сбитых «Фиатах». Фактически же был сбит только один CR.42, его пилот выпрыгнул на парашюте, но позднее в тот же день от полученного тяжелого ранения умер. Еще два «Фиата» были повреждены, и один из них совершил вынужденную посадку.

7 февраля два «Уэллесли» из 47 Sqn. RAF — K8525 флайнг-офицера Хелсби (Helsby) и K7759 сержанта Эдвина Эллиса Блофилда (Edwin Ellis Blofield) — совершали разведывательный полет вдоль шоссе Баренту — Ади-Угри. Когда они достигли Ади-Угри, их перехватили «Фиаты» из 412° Squadr. Aut. С.Т. После нескольких атак оба самолета были сбиты, и 26-летний сержант Блофилд погиб. Один «Уэллесли» был записан на счет маршиалло Арольдо Соффритти, которому в тот же день после следующего вылета был засчитан сбитый «Харрикейн»<sup>1</sup>.

Утром 9 февраля пять «Фиатов» во главе с капитано Висинтини атаковали аэродром Акордат, который к этому времени уже был в руках англичан. После возвращения итальянские пилоты заявили о том, что на земле ими были уничтожены шестнадцать самолетов, в т. ч. пять «Харрикейнов». В действительности же англичане потеряли шесть самолетов: два «Уэллесли» (K7713 и L2665) из 47 Sqn. RAF, два Хаукер «Хардиса» и два «Лайсендера» из 237 Sqn. RAF, кроме того, еще четыре самолета получили повреждения.

10 февраля шесть «Харрикейнов» из 1 Sqn. SAAF: два звена по три самолета во главе с капитанами Брайаном Бойлом и Кеннетом Драйвером, патрулировавшие в районе Асмэре, вступили в бой с пятью CR.42 из 412° Squadr. Aut. С.Т. Это был облачный день, и потому противники периодически теряли друг друга из виду. Бойл сбил один «Фиат», а Драйвер обстрелял два истребителя, которые быстро скрылись в облаке. Затем он атаковал третий CR.42 и успел заметить, как тот загорелся. Однако в этот же момент «Харрикейн» Драйвера был атакован двумя другими «Фиатами» и получил тяжелые повреждения. Хотя итальянские пилоты и утверждали, что сбили английский истребитель, Драйверу тем не менее удалось дотянуть до аэродрома Акордат. Пилот сбитого CR.42 — сержанте Марлотти (Marlotti) — успел покинуть падающий само-

---

<sup>1</sup> Эта победа не подтверждается данными RAF о своих потерях.

лет, но по какой-то причине его парашют не раскрылся и он разбился.

Утром 13 февраля пять «Харрикейнов» из 1 Sqn. SAAF в районе г. Асмэра атаковали пять бипланов, которых южноафриканские летчики идентифицировали как CR.42. В ходе непродолжительного боя капитан Бойл и лейтенант Дункан сбили два «Фиата»: первый упал восточнее г. Асмэра, а второй — в 19 км юго-восточнее города. Остальные три итальянских истребителя получили повреждения, и один затем совершил вынужденную посадку.

Одним из сбитых самолетов был CR.42 из 412° Squadr. Aut. С.Т. Его пилот — тененте Луиджи Де Пол (Luigi De Pol) — был ранен, но все же смог выпрыгнуть на парашоте. Однако полученное ранение оказалось настолько тяжелым, что врачам не удалось спасти Де Пола, и через некоторое время он скончался в госпитале. Вторым потерянным истребителем был последний в Эритрее CR.32. Его пилот — тененте Босси из 411° Squadr. Aut. С.Т. — тоже успел покинуть свой падающий «Фиат». По итальянским данным, пока он опускался на парашоте, его обстрелял один из «Харрикейнов». После приземления Босси с тяжелыми ранениями был срочно доставлен в госпиталь, где ему пришлось ампутировать одну руку и ногу. Несмотря на все усилия врачей, спасти Босси не удалось, и он так же, как и Де Пол, вскоре умер.

Тем же утром двухмоторный бомбардировщик Мартин «Мэриленд» (Martin «Maryland») из 12 Sqn. SAAF, который пилотировал капитан Дэвис (O. G. Davies), совершил разведывательный полет над районом Могадишо. Сначала он на дороге Джилиб (Jelib) — Могадишо обстрелял штабной автомобиль, а затем около местечка Брава (Brava) — несколько грузовиков и два танкера. Потом Дэвис атаковал аэродром Витторио д'Африка (Vittorio d'Africa) и успел повредить два из пяти стоявших на летном поле Ca.133, прежде чем его самого сзади атаковал CR.42 командира 110° Squadr. O.A.<sup>1</sup> капитано Романо Палмеры (Romano Palmera). Хотя «Мэриленд» и полу-

---

<sup>1</sup> Эта разведывательная эскадрилья первоначально была оснащена самолетами Ro.37bis и базировалась на аэродроме Дыре-Дауа. В сентябре 1940 г. ее направили в Могадишо для защиты южного сектора. К концу года в эскадрилье осталось считанное число самолетов, и потому она 17.01.1941 г. получила четыре CR.42.

чил значительные повреждения, ему все же удалось благополучно вернуться на свой аэродром, и затем механики насчитали в его хвостовом оперении 732 пулевых пробоины.

15 февраля «Харрикейн» из 1 Sqn. SAAF прикрывали бомбардировщик «Уэллесли» из 47 Sqn. RAF, проводивший разведку в районе местечка Май-Эдэгэ (Mai Edaga). Через некоторое время были замечены три CR.42, летевшие в сторону Массауа. Один «Фиат» попытался атаковать «Уэллесли», но был перехвачен и сбит «Харрикейном» капитана Бойла<sup>1</sup>. Итальянский истребитель совершил вынужденную посадку, и Бойл видел, как его пилот выбрался из кабины и, хромя, побрел в сторону.

Ранним утром 18 февраля два бомбардировщика из 203 Sqn. RAF снова атаковали аэродром Мэкэле. На этот раз тененте Веронезе из 410<sup>o</sup> Squadr. Aut. C.T. смог подбить «Бленхейм» Mk.IV F T2053 сквэдрен-лидера Солано (A. L. H. Solano), который затем совершил вынужденную посадку в районе местечка Пиана-дель-Сале (Piana del Sale) с убитым штурманом и бортстрелком на борту. После этого Веронезе начал преследовать второй самолет — «Бленхейм» T9173 сквэдрен-лидера Скотта (Scott). Выполнив несколько атак и не достигнув видимого успеха, он над побережьем Красного моря повернул обратно. Однако английский самолет все же получил тяжелые повреждения и, не дотянув до Адена, совершил вынужденную посадку.

20 февраля английские самолеты-разведчики обнаружили, что на аэродроме Массауа идет сборка новых CR.42S, доставленных туда на транспортных самолетах. На следующий день в 08.00 с аэродрома Акордат поднялись семь «Харрикейнов» из 1 Sqn. SAAF во главе с майором Уилмотом (L. A. Wilmot). После дозаправки на передовом аэродроме они в полдень появились над аэродромом Массауа. На стоянках около ангаров были обнаружены лишь несколько самолетов, но какое их количество находилось внутри, было неизвестно. Поэтому южноафриканские пилоты атаковали все шесть ангаров. «Харрикейны» заходили на высоте всего нескольких метров, стараясь попасть внутрь ангаров.

В результате все ангары были подожжены, а с одного из них взрывом, раздавшимся внутри, была сорвана крыша. Кроме того,

---

<sup>1</sup> Это была его пятая и последняя победа в ходе Второй мировой войны.



**Командир 110° Squadr. O.A.  
капитано Романо Палмера (Romano Palmera)**



**Командир 411° Squadr. Aut. С.Т.  
капитано Винченцо Лучергини (слева) и  
командир 110° Squadr. O.A. капитано Романо Палмера**

на летном поле были уничтожены три Ca.133 и два SM.81, поврежденные накануне во время предыдущего налета. Однако при этом I Sqdn. SAAF потерял один «Харрикейн», который был сбит зенитным огнем. Его пилот — лейтенант Джон Кётцер — погиб и был затем похоронен итальянцами на военном кладбище в г. Асмэра.

В тот же день «Мэриленд» капитан Дэвиса из 12 Sqdn. SAAF снова появился над Могадिशо и Брава. Выполнив фотосъемку обоих объектов, что и было его заданием, он снова решил обстрелять наземные цели. И опять его перехватил «Фиат» капитано Палмеры, однако и на этот раз Дэвису удалось уйти, хотя его «Мэриленд» и получил несколько попаданий в правое крыло.

22 февраля британские войска при поддержке «Хартбистов» из 41 Sqdn. SAAF взяли г. Джилиб, в 400 км юго-западнее Могадिशо. Южноафриканские самолеты сразу же начали использовать находившийся там аэродром, нанося бомбовые удары по отступающим итальянским частям. Днем «Хартбисты» из 41 Sqdn. SAAF вместе с тремя «Баттлами» из 11 Sqdn. SAAF атаковали на дороге Ламма-Грас (Lamma Gras) — Дудума (Duduma) итальянскую автоколонну и уничтожили восемь автомобилей. Капитано Палмера на CR.42 перехватил «Баттль», когда те уже повернули обратно, и сбил один самолет. Пилот бомбардировщика лейтенант Бернард Гамильтон (Bernard S. M. Hamilton) погиб, а бортстрелок сержант Джон Уильям Диксон (John William Dixon) успел выпрыгнуть на парашюте и попал в плен<sup>1</sup>.

На следующий день капитано Палмера в паре с соттененте Малавольти (Malavolti) в районе Джилиб — Мерка (Merca) перехватил «Хартбист» из 41 Sqdn. RAF, который пилотировал лейтенант Шаттлеурт. В ходе семиминутного боя итальянцам так и не

---

<sup>1</sup> Итальянский офицер, к которому его доставили, отправил его под охраной в вышестоящий штаб. По пути Диксон, вероятно, обмолвился о том, что участвовал в недавних налетах на Могадिशо. В ходе одного из этих налетов погибло много местных жителей и потому охрана Диксона, состоявшая из служивших в итальянской армии сомалийцев, сразу же приговорила его к смерти и расстреляла. По иронии судьбы в налете, вызвавшем большие жертвы среди гражданского населения, участвовали не южноафриканские «Баттлы», а английские «Альбакоры». Позднее британские власти нашли среди попавших к ним в плен итальянцев того самого офицера и отдали его под суд как виновного в гибели сержанта Диксона.

удалось сбить бомбардировщик и, несмотря на полученные повреждения, он вернулся на аэродром Джалиб.

События развивались и в северной части Эфиопии. Утром того же дня на передовой аэродром Толе прибыли семь «Харрикейнов» из I Sqdn. SAAF. Там они дозаправились и после полудня поднялись в воздух. Три «Харрикейна» должны были с бреющего полета обстрелять аэродром Мэкэле, а остальные четыре имели приказ прикрыть их и бомбардировщик «Уэллесли», который должен был затем сбросить бомбы на ту же самую цель.

Однако получилось так, что первые три истребителя во главе с майором Уилмотом появились в районе Мэкэле раньше своего прикрытия — ожидавшего в назначенной точке бомбардировщик так и не прибыл. Увидев слева и впереди себя столбы пыли, поднимаемые работающими двигателями самолетов, Уилмот отдал приказ об атаке аэродрома. Пилотам «Харрикейнов» удалось поджечь CR.32, который уже собирался взлететь. Его пилот — соттененте Фольчерно — едва успел выпрыгнуть из кабины и укрыться в близлежащем окопе.

Воспользовавшись тем, что «Харрикейны» не имели прикрытия, их сверху внезапно атаковал CR.32 тененте Веронезе. Спикировав на истребитель майора Уилмота, он сбил его, но буквально через секунду сам оказался в прицеле «Харрикейна» лейтенанта Эндрю Дункана и тоже был сбит. Веронезе<sup>1</sup>, получив ранение, выпрыгнул на парашоте из горящего «Фиата», а майор Уилмот совершил вынужденную посадку и попал в плен. После этого появились и остальные четыре «Харрикейна» во главе с капитаном Кеннетом Драйвером. Атаковав аэродром Мэкэле с бреющего полета, они сумели поджечь пять бомбардировщиков SM.79.

26 февраля лейтенант Дункан во время разведывательного полета над аэродромом Зула обнаружил транспортный самолет SM.82, который только что прилетел из Италии. Спикировав вниз, он смог

---

<sup>1</sup> Это была его шестая и последняя победа. Веронезе был на самолете эвакуирован в Италию и затем служил в 303<sup>rd</sup> Squadgr. C.N. В октябре 1943 г. он вступил в Aeronautica Co-Belligerante, действовавшие на стороне союзников. Тененте Альберто Веронезе погиб 04.09.1944 г., когда его «Спитфайр» был сбит зенитным огнем во время атаки колонны немецкой артиллерии на территории Греции. За время службы он был награжден двумя Серебряными медалями за военную доблесть.

поджечь его. Одновременно Дункан обстрелял расположенный невдалеке ангар, который в результате взорвался. К концу февраля в составе *Aeronautica dell' AOI* насчитывалось всего 42 самолета и потому весь излишний персонал был переведен в пехотные части.

Утром 9 марта 1941 г. шесть «Бленхеймов» из 8 Sqn. RAF, поднявшиеся из Адена, совершили налет на аэродром Дыре-Дауа. По английским данным, на земле были замечены шесть CR.42 и один моноплан, но фактически там оставались всего три истребителя из 410° Aut.Squadr. и не подлежавший ремонту SM.81, служивший в качестве приманки для английских самолетов. Вот эти три «Фиата» и перехватили «Бленхейм» на подходе к аэродрому. Надо особо отметить, что это произошло только потому, что CR.32 командира 410° Aut.Squadr. капитано Риччи был наконец оснащен рацией, благодаря чему пилот мог получать указания с земли.

Сблизившись с лидирующей тройкой бомбардировщиков, Риччи сделал разворот, чтобы атаковать правый самолет. Заметив истребитель, пилот «Бленхейма» сманеврировал, и Риччи в результате оказался в непосредственной близости от лидирующего самолета. Это был «Бленхейм» L8504 командира 8 Sqn. RAF сквэдрен-лидера Хэнлона (Hanlon). Риччи и бортстрелок бомбардировщика открыли огонь практически одновременно. Несколько зажигательных пуль попали в плоскости «Фиата», но, прежде чем отвернуть, Риччи заметил, что попал в правый двигатель «Бленхейма». Посчитав, что бомбардировщик получил достаточно тяжелые повреждения, Риччи атаковал другой самолет, но в ту же минуту пулеметы его CR.32 заклинило, и он вышел из боя<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> В тот день капитано Риччи была засчитана пятая личная победа. Незадолго до падения Аддис-Абебы он вернулся в Италию. В январе 1942 г. Риччи возглавил вновь сформированную 300° Squadr. C.N. В октябре 1943 г. Риччи вступил в *Aeronautica Co-Belligerante* и к моменту окончания Второй мировой войны имел звание маджоре. Риччи сделал успешную карьеру в новых итальянских ВВС, выйдя в отставку в звании генерала с поста начальника управления кадров. В 1962 г. он написал книгу «Романтическая эскадрилья» («*La romantica squadriglia*») о боях в Восточной Африке, а в 1976 г. — книгу «Жизнь пилота» («*Vita di pilota*») о боях в Испании. После трагической гибели своих детей в автокатастрофе Риччи уехал в Африку и поселился в Габоне. Там он занимался миссионерской деятельностью в пользу римско-католической церкви. Умер Коррадо Риччи в 1995 г.

В ходе бомбежки аэродром Дыре-Дауа получил незначительные повреждения, но несколько бомб упали на расположенные неподалеку жилые кварталы, в результате чего погибли двадцать местных жителей. На обратном пути «Бленхейм» сквэдрен-лидера Хэнлона совершил вынужденную посадку на о. Перим (Perim) в Аденском заливе, но два других бомбардировщика, также получившие повреждения в ходе атак «Фиатов», смогли вернуться в Аден.

11 марта три «Харрикейна» из 1 Sqdn. SAAF атаковали аэродром Кэрэн. Сначала капитан Кеннет Драйвер и лейтенант Джон Хевитсон<sup>1</sup> подожгли одиноко стоявший бомбардировщик SM.79, а затем уже вместе с капитаном Бойлом обстреляли неопознанный небольшой билпан.

Утром 13 марта над английским аэродромом Догабур (Dogabur) появились CR.42, которые пилотировали командир 110<sup>o</sup> Squadr. O.A. капитано Романо Палмера и серженте-маджоре Томинелло (Tominnello) из 413<sup>o</sup> Squadr. Aut. C.T. Заметив взлетающий «Харрикейн», Палмера сразу же атаковал и сбил его. Пилот истребителя — 24-летний лейтенант Лейтон Рекс Дадли (Leighton Rex Dudley) из 3 Sqdn SAAF — погиб. После этого «Фиаты» попытались обстрелять шесть «Хартбистов», стоявших на летном поле, но сами были неожиданно атакованы двумя «Харрикейнами» из 3 Sqdn SAAF, которые возвращались в Догабур после боевого вылета. Итальянцы хотели уйти, но было уже поздно, и через несколько секунд оба CR.42 были сбиты. Серженте-маджоре Томинелло погиб, а капитано Палмера успел выпрыгнуть на парашюте и попал в плен.

В ночь на 15 марта аэродром Дыре-Дауа бомбили «Бленхеймь» из 8 Sqdn. RAF, а утром — Ju-86 из 12 Sqdn. SAAF. В тот момент, когда два CR.32 и один CR.42 из 410<sup>o</sup> Squadr. Aut. C.T. попытались атаковать «Юнкерсы», над аэродромом появились «Харрикейны» из 3 Sqdn. SAAF. После возвращения южноафриканские пилоты заявили, что сбили все три «Фиата», а также подожгли на аэродроме один SM.79 и один CR.32 или Ro.37 и что еще один SM.79 и четыре CR.32 или Ro.37 получили повреждения.

---

<sup>1</sup> 29.03.1941 г. он вернулся в Южную Африку. В начале 1942 г. в составе 5 Sqdn. SAAF Хевитсон прибыл в Северную Африку и в июне возглавил 4 Sqdn. SAAF. 26.06.1942 г. в районе г. Мерса-Матрух его «Томагавк» Mk. IIb AN525 «GL-H» был сбит в бою с Bf-109F. Выпрыгнув на парашюте, Хевитсон попал в плен и был освобожден только в мае 1945 г.

Фактически же в бою был поврежден лишь CR.32 соттененте Освальдо Бартолоцци<sup>1</sup>, в котором механики затем насчитали 188 пулевых пробоин. Бартолоцци служил в 413° Squadr.Aut. С.Т. и летал на CR.42, но незадолго перед налетом приземлился в Дыре-Дауа из-за технической неисправности своего самолета. Увидев приближавшиеся английские самолеты, он снова поднялся в воздух уже на CR.32 из 410° Squadr.Aut. С.Т. «Фиат» серженте-маджоре Джардины в том бою получил несколько пробоин, а третий истребитель и вовсе не пострадал. На земле же были повреждены лишь два Ro.37bis.

17 марта четыре «Харрикейна» во главе с новым командиром 1 Sqdn. SAAF майором Россом Тероном (Ross Theron) штурмовали итальянский аэродром около местечка Данубэ (Danuba). Лейтенант Парэ уничтожил самолет SM.82, а капитан Драйвер<sup>2</sup> — тридцать бочек с горючим.

---

<sup>1</sup> Незадолго до окончания кампании в Восточной Африке он вернулся в Италию и 12.05.1942 г. получил звание тененте. Бартолоцци служил в 300° Squadr. 167° Gr. С.Т. и 22.07.1943 г. одержал свою четвертую победу. Летая затем на истребителе G.55, он 27.08.1943 г. сбил В-17, а 29.08.1943 г. — Р-38. В ходе Второй мировой войны Бартолоцци был награжден двумя Серебряными и одной Бронзовой медалью за военную доблесть.

<sup>2</sup> Утром 14.06.1941 г. в бою над аэродромом Эйн-эль-Газала его «Харрикейн» на высоте 1500 м сошелся «лоб в лоб» с Вf-109 обер-лейтенанта Людвиг Францискета (Ludwig Franzisket) из 3./JG27. Оба летчика одновременно открыли огонь и вели его до самого последнего момента, не желая отворачивать. Когда истребители пролетали мимо друг друга, произошло столкновение. У «Харрикейна» оторвало часть правой плоскости, и легко раненый Драйвер едва успел выпрыгнуть на парашюте. «Мессершмитт» потерял законцовку правой плоскости, но продолжил бой. Благополучно приземлившись, Францискет встретился с попавшим в плен Драйвером. Бывшие противники не испытывали друг к другу никакой неприязни, и Драйвер, пожав Францискету руку, сказал: *«Это был хороший бой, и я не стыжусь»*. Перед тем как его отправили в лагерь для военнопленных Драйвер сообщил, что у него есть жена и что она будет убита горем, получив известие о его гибели. Францискет сразу же предложил Драйверу написать ей письмо о том, что он жив и попал в плен. В тот же день в ходе очередного боевого вылета Францискет сбросил это письмо на английские позиции в районе Сиди-Баррани. К этому моменту капитан Драйвер успел одержать 10 побед, а на счету командира JG27 майора Людвиг Францискета к концу Второй мировой войны было 43 победы.

19 марта два «Харрикейна» из 1 Sqn. SAAF, патрулировавшие в районе Кэрэна, были атакованы тремя CR.42 из 412° Squadr. Aut. С.Т. Марешиалло Арольдо Соффритти сбил один истребитель, но поврежденный «Харрикейн» капитана Бойла благополучно вернулся на свой аэродром.

Ранним утром 21 марта над линией фронта в районе Кэрэна пять CR.42 перехватили «Лайсендер» R1988 из 237 Sqn. RAF, который корректировал огонь английской артиллерии. Самолет был поврежден, а его пилот — флайт-лейтенант Смит (G. A. Smith) — получил легкое ранение. Вскоре после этого четыре «Харрикейна» из 1 Sqn. SAAF, патрулировавшие в том же районе, атаковали с задней полусферы четыре «Фиата». Лейтенант Парэ сбил два итальянских истребителя, один из которых упал в 6 км севернее Кэрэна. Еще один CR.42 был поврежден, но все же сумел вернуться на аэродром Асмэра.

Днем 25 марта 1941 г. «Харрикейны» лейтенантов Парэ и Уайта из 1 Sqn. SAAF в районе Кэрэна на высоте 4600 м встретили два CR.42 из 412° Squadr. Aut. С.Т. Парэ сразу же сбил один «Фиат», а атака Уайта закончилась безрезультатно. Затем Парэ в районе аэродрома Асмэра атаковал еще один «Фиат», который, согласно его рапорту, взорвался в воздухе<sup>1</sup>.

По итальянским данным, в течение 25 марта были потеряны два CR.42: сержанте Пьетро Морлотти (Pietro Morlotti) погиб, а сержанте-маджоре Луиджи Барон, получив тяжелое ранение в икру левой ноги, выпрыгнул на парашюте<sup>2</sup>. Еще два «Фиата» были повреждены, и один из них был затем списан, оба пилота также были ранены. Согласно тем же данным, были сбиты два «Харрикейна», один из которых был записан на счет сержанте-маджоре Барона.

---

<sup>1</sup> Это была его шестая и последняя личная победа. Лейтенант Робин Парэ погиб 03.06.1942 г., когда служил уже в 5 Sqn. SAAF. Его P-40 в бою в районе Бир-Хахейма был сбит Bf-109F обер-лейтенанта Ханса-Йоахима Марселля (Hans-Joachim Marseille) из 3./JG27.

<sup>2</sup> Родился в 1918 г. в г. Кастельфранко-Венето (Castelfranco Veneto), в 40 км северо-западнее Венеции. В ходе боев в Восточной Африке он одержал 12 побед и был награжден Серебряной и Бронзовой медалями за военную доблесть, а также немецким Железным Крестом 2-го класса. На его счету были: четыре «Гладиатора» (27.10 и 25.12.1940 г., 22.01 и 25.02.1941 г.), три «Уэллесли» (30.06 и 22.07.1940 г. и 17.02.1941 г.), два

В тот же день два «Бленхейма» из 14 Sqdn. RAF, атаковавшие итальянские позиции в районе Кэрэна, были перехвачены тремя «Фиатами» из 412° Squadg. Aut. С.Т. После боя марешалло Соффритти заявил о том, что один бомбардировщик был им сбит, а второй сильно поврежден. Оба «Бленхейма», хотя и получили повреждения, все же смогли вернуться на свой аэродром.

26 марта с аэродрома Джиджиги, в 460 км восточнее Аддис-Абебы, уже находившегося в руках англичан, поднялись шесть Ju-86 из 12 Sqdn. SAAF. Достигнув г. Миесо (Miesso), находившегося в 130 км восточнее Аддис-Абебы, они с пикирования атаковали находившиеся там склады итальянских войск. Пилоты «Юнкерсов» добились нескольких прямых попаданий, после чего на складах раздалась серия мощных взрывов. В ходе атаки один из бомбардировщиков был поврежден зенитным огнем.

На некотором расстоянии за возвращавшимися в Джиджигу Ju-86 незаметно пристроились три CR.42 из 411° Squadg. Aut. С.Т. во главе с тененте Альдо Меоли. Используя «Юнкерсы» в качестве своеобразных лидеров, они собирались выйти к их аэродрому. Достигнув Джиджиги, итальянские пилоты выключили двигатели «Фиатов» и со стороны солнца бесшумно спикировали на стоявшие на земле самолеты. В результате атаки были тяжело повреждены три транспортных Ju-52/3m и два связных самолета. Прежде чем в воздух поднялись «Харрикейны» из 3 Sqdn. SAF, все три CR.42 повернули обратно.

В 07.00 28 марта пять CR.42 и два CR.32 во главе с тененте Де Мичели, недавно назначенным командиром 413° Squadg. Aut. С.Т., внезапно атаковали аэродром Джиджиги. Пока четыре «Фиата» обстреливали главное летное поле, остальные три истребителя патрулировали над аэродромом, обеспечивая им прикрытие. В ходе

---

«Бленхейма» (02.10.1940 г.), два «Харрикейна» (01.03 и 25.03.1941 г.) и один «Лайсендер» (24.10.1940 г.), но десять из этих побед не подтверждаются данными RAF о своих потерях. 25.03.1941 г. разрывная пуля попала ему в икру левой ноги и Барон провел два года сначала в итальянских, а потом в английских госпиталях. После того как 08.09.1943 г. Италия капитулировала перед западными союзниками и вышла из войны, Барон вместе с другими ранеными из числа пленных был погружен на борт итальянского судна «Дуилио» («Duilio») и после двухмесячного плавания вернулся в Италию.

первой же атаки были подожжены три самолета, включая один транспортный Ju-52/3m, еще два «Юнкерса» получили повреждения.

Однако итальянцы не заметили резервную взлетную полосу, с которой сразу же взлетели два дежурных «Харрикейна» из 3 Sqn. SAAF, которые пилотировали капитан ван Бреда Тэрон (S. van Breda Theron) и лейтенант Вентер (Venter). Однако, едва поднявшись в воздух, истребитель Тэрона получил попадание в радиатор, вероятно, попав под огонь собственных зенитных пулеметов. Ему ничего не оставалось, как повернуть обратно, но, когда «Харрикейн» заходил на посадку, его атаковал CR.32 сержанте-маджоре Джардина. Самолет загорелся, а капитан Тэрон был ранен в ногу. Едва истребитель коснулся земли, Тэрон сразу же открыл фонарь и, перевалившись через борт, выбрался на крыло. Увидев это, Джардина мгновенно прекратил огонь и отвернул в сторону. В этот момент появился один из CR.42, который еще раз обстрелял горящий «Харрикейн», хотя наблюдатели на земле считали, что его целью был убегавший от самолета летчик.

Тем временем истребитель лейтенанта Вентера был атакован тремя «Фиатами» и получил несколько попаданий. Однако в ходе боя ему удалось сбить один CR.32, пилот которого — соттененте Сильвано (Silvano) — погиб.

После того как итальянцы повернули назад, в воздух поднялись еще несколько «Харрикейнов» из 3 Sqn. SAAF. Капитан Фрост (Frost) достаточно долго преследовал два CR.42, которые пилотировали сержанте-маджоре Данесин (Danesin) и тененте Де Мичели. «Фиаты» удачно маневрировали на малой высоте, но, в конце концов, Фросту удалось приблизиться и сбить один из них. Это был истребитель сержанте-маджоре Данесина, для которого этот вылет стал последним в жизни.

Утром 31 марта три «Бленхейма» из 8 Sqn. RAF, поднявшиеся из Адена, нанесли удар по итальянским складам севернее Дэссэ. Их перехватили два CR.42 из 412° Squadr. Aut. C. T., и, согласно итальянским данным, сержанте-маджоре Джузеппе Барон (Giuseppe Baron) сбил два бомбардировщика. Фактически же англичане потеряли лишь «Бленхейм» L8433 пайлэт-офицера Барка (Barke). Два члена экипажа, включая Барка, успели выпрыгнуть на парашютах и попали в плен.

5 апреля 1941 г. пять «Харрикейнов» из 1 Sqn. SAAF атаковали

аэродром Гондэр и капитан Эндрю Дункан<sup>1</sup> смог уничтожить транспортный SM.81. Это был последний боевой вылет эскадрильи в Восточной Африке. С июня 1940 г. в воздушных боях были сбиты 48 итальянских самолетов и еще 53 уничтожены на земле, при этом эскадрилья потеряла шестерых пилотов.

Тем временем итальянские войска в Восточной Африке терпели одно поражение за другим. 27 марта капитулировал 40-тысячный гарнизон г. Кэрэн в Эритрее. 3 апреля пять итальянских эсминцев: «Чезаре Баттисти» («Cesare Battisti»), «Назарьо Сауро» («Nasario Sauro»), «Даниеле Манин» («Daniele Manin»), «Пантера» («Pantera») и «Тигр» («Tigre»), которые смогли вырваться из блокированного англичанами порта Массауа, предприняли отчаянный рейд на Порт-Судан. При полном отсутствии воздушного прикрытия это было практически самоубийственное предприятие. Так оно и получилось: первые три эсминца были потоплены английской авиацией восточнее Порт-Судана, а «Патера» и «Тигр» в ночь с 3 на 4 апреля были затоплены своими экипажами около побережья Саудовской Аравии.

5 апреля британские войска вошли в столицу Эфиопии Аддис-Абебу. За день до этого — 3 апреля — с расположенного там аэродрома поднялись три старых гражданских SM.73 («I-NOVI», «I-ARCO» и «I-VADO»). Хотя они не имели достаточной дальности полета, чтобы достичь территории, контролируемой итальянскими войсками, несколько пилотов S.A.S. решились попытать счастья. Вместе с ними на борту самолетов находились 42 военнослужащих Реджиа Аэронаутики, не желавших сдаваться в плен к англичанам. Так же, как и прорыв эсминцев из Массауа, этот полет был обречен на неудачу, однако произошло невероятное. После сорокадневной одиссеи, которая включала вынужденные посадки в пустыне, песчаные бури, временное интернирование в Саудовской Аравии, все три SM.73, преодолев 6270 км, все-таки достигли итальянской территории.

9 апреля над итальянским аэродромом Джимма появились пять «Харрикейнов» из 3 Sqn. SAAF. В этот момент в воздухе находи-

---

<sup>1</sup> Звание капитана он получил в конце февраля 1941 г., а 21.03.1941 г. был награжден Крестом «За летные боевые заслуги». Командир 5 Sqn. SAAF капитан Дункан погиб 31.05.1942 г., когда в бою в районе Эль-Адем — Бир-Хахейм его «Томагавк» Mk.IIb AN523 «R» был сбит Bf-109F оберлейтенанта Отто Шульца (Otto Schulz) из II/JG27.

лись два CR.32 из 411° Squadr.Aut. С.Т. и потому пока три истребителя штурмовали аэродром, «Харрикейнь» капитана Фроста и лейтенанта Ховитсона (Howitson) атаковали «Фиаты». В ходе боя CR.32 сержанте-маджоре Моттета получил серию попаданий. На самолете были повреждены тяги рулей, но Моттет тем не менее попытался посадить его. В результате «Фиат» врезался в препятствие и был полностью разрушен, но сам Моттет при этом практически не пострадал. Надо отметить: он заявил о том, что ему все же удалось повредить оба «Харрикейна». Затем к бою присоединились и остальные три истребителя 3 Sqdn. SAAF, которым не понадобилось много времени, чтобы сбить и второй CR.32.

К концу апреля 1941 г. в составе *Aeronautica dell' AOI* остались всего двенадцать пригодных для полетов самолетов: пять CR.42, четыре Ca.113, два SM.79 и один CR.32. При подобном соотношении сил исход наступления предугадать было нетрудно. Уже 26 апреля сдался шеститысячный гарнизон г. Дэссе, в 260 км северо-восточнее Аддис-Абебы. Англичане захватили 52 орудия, 236 пулеметов и 240 грузовиков. 19 мая капитулировал гарнизон Амба-Алажи, после чего оставшиеся итальянские войска в Восточной Африке практически перестали оказывать противодействие англичанам.

28 мая сержанте-маджоре Джардина, который к этому времени уже был переведен в 412° Squadr.Aut. С.Т. и летал на CR.42, над г. Джимма, в 150 км юго-западнее Аддис-Абебы, сбил «Харрикейн» из 3 Sqdn. SAAF. Его пилот — командир звена «А» капитан Клайд-Морли (D. R. Clyde-Morley) — совершил вынужденную посадку. После нескольких часов блужданий он встретил эфиопских партизан, которые помогли ему благополучно добраться до позиций английских войск.

К началу июня в распоряжении итальянцев остался лишь один аэродром Гондэр, приблизительно в 420 км севернее Аддис-Абебы. Там находились два CR.42 из 411° Squadr.Aut. С.Т. и один транспортный Ca.133 — это было все, чем теперь располагала Реджиа Аэронаутика в Восточной Африке. Из-за хронической нехватки патронов механики заменили на «Фиатах» один из 12,7-мм пулеметов на 7,7-мм пулемет.

Самое необходимое в Гондэр доставлял транспортный SM.75 из S.A.S., имевший гражданский бортовой код «I-LUNO» и обозначение Красного Креста на борту. Его командиром был капитано

Макс Пероли (Max Peroli), который пилотировал один из трех SM.73, улетевших 3 апреля из окруженной Аддис-Абебы. Полеты проходили по маршруту Рим — Бенгази — Гондэр — Джибути<sup>1</sup> — Бенгази — Рим общей протяженностью 12 тыс. км. Первый такой перелет начался 20 июня 1941 г. и занял 82 часа, из которых 48 часов самолет провел в воздухе. Затем в течение июля — сентября Пероли выполнил еще три успешных рейса в Гондэр.

2 июля сержанте-маджоре Моттет и сержанте-маджоре Антонио Джаирдина<sup>2</sup> совместными усилиями сбили над Гондэром бомбардировщик «Уэллесли» L2713 из 47 Sqn. RAF. Самолет, загоревшись, врезался в землю, и весь его экипаж во главе с 28-летним флайт-сержантом Александром Брауном (Alexander Brown) погиб.

9 июля пять «Уэллесли» из 47 Sqn. RAF совершили очередной налет на Гондэр. На этот раз в воздух смог подняться лишь один сержанте-маджоре Моттет, который затем заявил, что ему удалось сбить один из бомбардировщиков. Фактически в тот день только один «Уэллесли» получил легкие повреждения.

В течение лета — осени пилоты 411<sup>o</sup> Squadr. Aut. C.T. на двух оставшихся CR.32 продолжали совершать эпизодические вылеты в поддержку отступавших итальянских частей. 5 октября на аэродроме Джибути южноафриканскими истребителями был расстрелян и подожжен SM.75 капитано Пероли, выполнявший свой пятый полет в Гондэр. Оборвалась последняя ниточка, связывавшая итальянские части в Восточной Африке с родиной, и стало ясно, что их дни сочтены.

После того как 24 октября в бою над Гондэром был сбит и погиб командир эскадрильи тененте Ильдебрандо Малавольти (Ildebrando Malavolta)<sup>3</sup>, Джузеппе Моттет, которому 15 октября было

---

<sup>1</sup> Находился на территории Французского Сомали. Вишистское правительство разрешило итальянским гражданским самолетам приземляться там для дозаправки.

<sup>2</sup> Это была его последняя победа в ходе Второй мировой войны. Летом 1941 г. Джаирдина вернулся в Италию, после чего служил в составе 300<sup>o</sup> Aut. Squadr. C.N. капитано Коррадо Риччи, но уже больше не одержал ни одной победы. За время своей службы Джаирдина был награжден двумя Серебряными и одной Бронзовой медалями за военную доблесть.

<sup>3</sup> Родился 26.11.1916 г. в г. Рипатрансоне (Ripatransone), в 70 км южнее Анконы. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

присвоено звание марешалло, остался единственным итальянским летчиком-истребителем в Восточной Африке.

22 ноября Моттет на последнем оставшемся CR.42 MM4033 атаковал позиции английской артиллерии в районе местечка Кулькабер (Kulkaber). Это был последний вылет Реджиа Аэронаутики, совершенный в ходе кампании в Восточной Африке. После посадки Моттет сжег «Фиат», чтобы он не достался в качестве трофея англичанам, и вместе с механиками присоединился к наземным частям. Через пять дней наступила окончательная развязка, и вечером 27 ноября 1941 г. марешалло Моттет вместе со всем гарнизоном Гондэра сдался в плен к англичанам<sup>1</sup>.

Восточная Африка была безвозвратно потеряна Италией, но еще дважды самолеты Реджиа Аэронаутики появлялись над ней, преследуя скорее не военные, а политические и пропагандистские цели. В мае 1942 г. одиночный SM.75GA<sup>2</sup>, пролетев над Египтом, Суданом и Эфиопией, сбросил над г. Асмэра листовки, предназначенные для остававшегося там гражданского итальянского населения.

---

<sup>1</sup> После окончания Второй мировой войны Моттет вернулся в Италию и поступил на службу в новые итальянские ВВС. В звании тененто он был направлен в авиашколу на аэродроме Лечче, в 37 км юго-восточнее Бриндизи, где летал на истребителе С.205V. В 1948 г. Моттет получил звание капитано и был переведен в 5° Stormo С.Т. Полк был оснащен истребителями «Спитфайрами» Mk.IX и базировался на аэродроме Виченца. 30.03.1950 г. он выполнял тренировочный полет в паре с одним из молодых пилотов, когда на его «Спитфайре» Mk.IX MM4025 неожиданно загорелся двигатель. Поскольку в тот момент самолет находился прямо над Виченцей, Моттет не стал прыгать на парашюте, а повернул к своему аэродрому. Во время последнего разворота перед выходом на посадочную прямую двигатель «Спитфайра» окончательно заглох. Моттет попытался совершить аварийную посадку прямо в поле, но самолет, задев одним крылом за деревья, врезался в землю. Когда спасательная команда извлекла Моттета из-под обломков «Спитфайра», он был еще жив. Однако полученные им травмы были настолько тяжелыми, что, несмотря на все усилия врачей, спустя несколько часов он скончался. За время своей службы Джузеппе Моттет был награжден Бронзовой медалью за военную доблесть и Серебряной медалью за авиационную доблесть.

<sup>2</sup> Буквы GA (Gradne Autonomia) обозначали, что самолет, в отличие от базовой модели, оснащен дополнительными топливными баками.

Год спустя — 23 мая 1943 г. — с аэродрома Гадурра, на о. Родос в Эгейском море, поднялись два SM.75GA: MM60543 «I-TAMO» маджоре Джулио Чезаре Виллы (Giulio Cesare Villa) и MM60539 «I-BUBA» капитано Макса Пероли. Их целью был аэродром Гурэ в Эритрее, где к этому времени была создана крупная американская авиабаза. Самолетам предстояло преодолеть до цели и обратно около 6000 км.

Во время полета выяснилось, что двигатели «I-BUBA» расходуют слишком много топлива и его не хватит на обратную дорогу. Поэтому Пероли сбросил свои бомбы на Порт-Судан, после чего повернул обратно. Самолет маджоре Виллы достиг Гурэ, и в результате бомбежки на аэродроме возник крупный пожар. Проведя в воздухе соответственно 23 и 24 часа, оба итальянских самолета благополучно вернулись на о. Родос.



**Капитано Макс Пероли (крайний слева)  
после налета на Порт-Судан, май 1943 г.**

Когда 10 июня 1940 г. Италия объявила о своем вступлении во Вторую мировую войну, многие итальянцы искренне полагали, что англичанам вряд ли удастся защитить принадлежавшую им Мальту. Этот небольшой, площадью около 250 кв. км, но хорошо укрепленный остров, находящийся между Сицилией и побережьем Северной Африки, имел несколько аэродромов, а порт Валетта (Valetta) являлся крупной базой английского флота. Однако на Мальте по состоянию на 10 июня были всего шесть бипланов «Си Гладиатор» и семь летчиков-истребителей. В то же время в состав располагавшейся на Сицилии 2° Squadra Aerea входили пять полков бомбардировщиков SM.79, полк истребителей CR.42, автономная бомбардировочная группа, оснащенная самолетами SM.95, автономная истребительная группа и эскадрилья самолетов-разведчиков Ro.37bis.

В ожидании быстрой победы Муссолини приказал немедленно начать налеты на Мальту, и утром 11 июня тридцать три SM.79 под прикрытием восемнадцати CR.42 из 23° Gr. С.Т. совершили первый налет на Мальту, атаковав гавань Ла-Валетты. На рассвете 13 июля Реджиа Аэронаутика понесла свою первую потерю в ходе налетов на Мальту. Группа бомбардировщиков SM.79 уже находилась в воздухе, когда из-за резкого ухудшения погодных условий было решено прекратить дальнейший полет. На обратном пути один самолет врезался в землю в районе местечка Катина (Catina) на Сицилии и весь его экипаж погиб.

15 июня в налете на Мальту участвовали десять SM.79 из состава 11° Stormo В.Т., которых сопровождали девять С.200 из 6° Gr. Aut. С.Т. «Си Гладиаторы» смогли перехватить бомбардировщики лишь после того, как те уже выполнили свою задачу. Англичанам удалось повредить один самолет, хотя, согласно итальянским данным, он пострадал от огня зенитной артиллерии. На следующий день в ходе очередного налета на Мальту в результате атак «Гладиаторов» повреждения получил один SM.79 из 41° Stormo В.Т.

21 июня англичане в результате аварий потеряли два «Гладиатора», но уже в тот же день получили компенсацию, когда на Мальту прибыли два первых «Харрикейна». Затем в течение нескольких дней на остров перелетели еще шесть таких истребителей, и уже скоро итальянцы ощутили на себе последствия их прибытия, начав нести потери над Мальтой.

Около 16.00 22 июня два «Си Гладиатора» перехватили над о. Гоццо SM.79 MM22068 из 216° Squadr. 53° Gr. 34° Stormo В.Т., который направлялся к Мальте с разведывательной миссией. Над Валеттой английским истребителям удалось поджечь левый двигатель бомбардировщика. Самолет начал терять высоту, и, когда он находился над морем южнее бухты Калафрана (Kalafrana), пламя уже охватило все левое крыло и начало подбираться к фюзеляжу. Через несколько мгновений «Савоя» взорвалась в воздухе и из ее экипажа спаслись только командир экипажа тененте Франческо Солимене (Francesco Solimene) и второй пилот Альфредо Бальсано (Alfredo Balsano)<sup>1</sup>, успевшие выпрыгнуть на парашютах. Спустя час английский эсминец «Даймонд» («Diamond») нашел Солимене, а спустя восемь часов на его борт был поднят и Бальсано. Они стали первыми итальянскими пилотами, попавшими в плен в ходе боев над Мальтой.

23 июня во время очередного налета на Мальту «Си Гладиаторами» был сбит С.200 из 88° Squadr. Его пилот — сержанте-маджоре Ламберто Мартинели (Lamberto Martineli) — успел выпрыгнуть на парашюте и затем был поднят из воды английским спасательным катером. Согласно итальянским данным, истребитель был сбит зенитным огнем.

28 июня два SM.79 из 33° Gr. 11° Stormo В.Т. были перехвачены «Си Гладиатором», который пилотировал фланг-офицер Уильям Джозеф Вудс (William Joseph Woods)<sup>2</sup>. В результате бомбардировщик тененте Ремо Макаджни (Remo Mascagni) был подбит, а три члена его экипажа, включая самого Макаджни, получили ранения. Вудсу была засчитана победа, но самолет смог дотянуть до своего аэродрома.

---

<sup>1</sup> Родился 15.10.1915 г. в Катании. В 1933 г. он вступил в Реджиа Аэронаутику и получил лицензию военного летчика. Сначала Бальсано летал на самолетах Breda Ba.25 и Fiat BR.3, а затем освоил Cant Z.501 и SM.79. Попав в плен, он находился на Мальте, а затем его вместе с Солимене переправили в Египет. Там Бальсано содержался в лагерях для военнопленных в Александрии и Исмаилии, а потом его отправили в Индию. Обрато в Италию он вернулся только 26.04.1946 г. После возвращения Бальсано продолжил службу в ВВС Италии и вышел в отставку в звании генерале-ди-бригада. Умер Альфредо Бальсано 09.10.1994 г.

<sup>2</sup> Погиб 20.04.1941 г., когда в бою с Vf-110 его «Харрикейн» был сбит над заливом Элефсис, в 15 км западнее Афин. Всего на его счету были шесть личных побед.

1 июля на Сицилию прибыла 9° Gr. С.Т., которой командовал уже ставший легендарным Эрнесто Ботто по прозвищу «Железная нога». Утром 3 июля девять CR.42 — по три истребителя от 73°, 96° и 97° Squadr. — во главе с маджоре Ботто поднялись в воздух, чтобы прикрыть два SM.79 из 259° Squadr. 109° Gr. 36° Stormo В.Т., выполнявших разведывательный полет над Мальтой.

Над островом бомбардировщики были атакованы «Харрикейном» Mk.I P2614 флайнг-офицера Джона Лоуренса Уотерса (John Lawrence Waters). Огонь из восьми 7,7-мм пулеметов, которыми был вооружен английский истребитель, оказался разрушительным. Один SM.79 загорелся и упал в море в пяти милях от побережья Мальты. Весь его экипаж во главе с тененте Марио Скуарио (Mario Squario) успел выпрыгнуть на парашютах, но затем ни один из этих пяти человек так и не был найден. Когда Уотерс уже заходил на посадку на свой аэродром, его перехватили «Фиаты» из 9° Gr. С.Т., и маджоре Ботто сумел тяжело повредить «Харрикейн». В результате во время посадки истребитель разбился и был затем списан, но сам Уотерс при этом практически не пострадал<sup>1</sup>.

Эти события были примечательны тем, что в тот день все было впервые: победа маджоре Ботто стала первой победой итальянских летчиков-истребителей над Мальтой, а победа Уотерса — первой победой пилотов «Харрикейнов», базировавшихся на острове. Кроме того, истребитель Уотерса стал и первым самолетом этого типа, потерянным RAF в ходе боев над Мальтой.

7 июня две «пятерки» SM.79 из 59° Gr. 41° Stormo В.Т., которых сопровождали девять CR.42, совершили налет на доки в гавани Валетты. В результате бомбежки погибли два английских моряка и шесть человек из гражданского населения. Бомбардировщики были атакованы английскими истребителями, и флайнг-офицер Вудсбилл «Савойо» тененте Пелегрино Загноли (Pelegrino Zagnoli) из 233° Squadr.

---

<sup>1</sup> В июне — декабре 1940 г. в боях над Мальтой Уотерс одержал четыре победы. В январе 1941 г. он вернулся в Англию и в дальнейшем занимал различные должности, не связанные с непосредственным участием в боевых действиях. После окончания Второй мировой войны он продолжал служить в RAF и вышел в отставку в звании винг-командера. Погиб Джон Уотерс 18.01.1971 г. в результате авиакатастрофы.

9 июля четыре CR.32 из 9° Gr. С.Т. прикрывали одиночный SM.79 из 192° Squadr. 87° Gr. 30° Stormo В.Т., выполнявший разведывательный полет над Мальтой. Наперехват поднялись два «Харрикейна»: P2645 флайт-лейтенанта Джорджа Барджеса (George Burges) и P2653 фланг-офицера Хилтона-Барбера (R. H. Hilton-Barber). Хилтон-Барбер смог отвлечь истребители на себя, и в этот момент Барджес атаковал сзади бомбардировщик. Прежде чем «Фиаты» смогли прийти на помощь «Савойе», Барджес успел поджечь ее. Наземные посты наблюдения доложили, что самолет упал в море, и Барджесу была засчитана победа. Фактически же SM.79 получил тяжелые повреждения, в ходе атаки были убиты командир экипажа капитано Валерио Скарабелотто (Valerio Scarabelotto)<sup>1</sup> и один бортстрелок, но второму пилоту удалось дотянуть до Сицилии и совершить аварийную посадку на аэродроме Комизо. В ходе боя с «Фиатами» один из «Харрикейнов» получил небольшие повреждения, однако уже тем же вечером римское радио сообщило, что в бою над Мальтой был сбит один английский истребитель.

10 июля бомбардировщики SM.79, разминувшись с CR.42, появились над Мальтой без прикрытия. В результате «Харрикейны» смогли сбить две «Савойи» и еще один самолет, дотянув до Сицилии, совершил вынужденную посадку «на живот».

12 июля 1940 г. 9° Gr. С.Т. маджоре Ботто получила приказ перелететь в Ливию, а вместо нее на аэродром Комизо прибыла 23° Gr.Aut. С.Т. маджоре Тито Фалькони (Tito Falconi), базировавшаяся до этого на аэродроме Червере, в 48 км южнее Турина. В тот же день пилоты 23° Gr.Aut. С.Т. совершили свой первый вылет над Мальтой и провели бой с четырьмя «Харрикейнами», которые они почему-то приняли за «Спитфайры». Согласно итальянским данным, тененте Джино Баттаджион (Gino Battaglion) сбил один истребитель, однако фактически англичане не потеряли ни одного «Харрикейна».

13 июля одиннадцать CR.42 из 23° Gr.Aut. С.Т. во главе с маджоре Фалькони совершили разведывательный полет над Валеттой. После возвращения итальянские пилоты сообщили о двух сбитых «Харрикейнах». Одна победа была записана на счет командира

---

<sup>1</sup> Родился 26.08.1905 г. в Риме. Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

74° Squadr. капитано Гуидо Боббы (Guidi Bobba), а вторую поделили между собой сразу четыре летчика: командир 75° Squadr. капитано Антонио Чиоди (Antonio Chiodi), капитано Отторио Фаргноли (Ottorio Fagnoli)<sup>1</sup> и сержанте-маджоре Челсо Земелла (Celso Zemella) и Ренцо Боччони (Renzo Bocconi). Однако фактически повреждения получил лишь один «Харрикейн» Mk.I P2653 пайлзт-офицера Дика Сагдена (Dick Sugden), который смог благополучно приземлиться на аэродроме Хал Фар (Hal Far), в юго-восточной части Мальты.

Вскоре после 09.00 16 июля над Мальтой появились двенадцать CR.42 из 23° Gr. С.Т. Им наперехват по тревоге поднялись «Харрикейн» Mk.I P2623 флайт-лейтенанта Питера Гарднера Кибла (Peter Gardner Keeble) и «Гладиатор» флайт-лейтенанта Джорджа Барджеса. Кибл попытался атаковать один из «Фиатов», но в тот же момент сам был атакован двумя итальянскими истребителями, которые пилотировали тененте Марио Пинна (Mario Pinna) и соттотененте Оскар Абелло (Oscar Abello) из 70° Squadr. После довольно продолжительного преследования «Харрикейн» Кибла получил серию попаданий. Потеряв управление, он упал на землю в юго-восточной части Мальты и взорвался. Флайт-лейтенант Кибл стал первым английским летчиком-истребителем, погибшим при обороне Мальты.

Практически через несколько секунд в ста метрах от горящего «Харрикейна» рухнул CR.42 MM4368 тененте Марио Бенедетти (Mario Benedetti) из 74° Squadr., сбитый зенитным огнем из легких пулеметов, который вела рота «С» 1-го батальона Дорсетширского пехотного полка. Если Кибл погиб мгновенно, то 24-летний итальянский пилот был еще жив, когда его извлекли из-под обломков. Бенедетти доставили в гражданский госпиталь в местечке Винченцо-Буджея (Vincenzo Bugeja), где он, не приходя в сознание, вскоре скончался.

Утром 21 июля три SM.79 из 34° Stormo В.Т. под прикрытием шести CR.42 совершили очередной налет на Мальту. Один бомбардировщик был подбит зенитным огнем и совершил вынужденную посадку на воду в 30 км от побережья Сицилии. К месту его падения вылетел гидросамолет, который сопровождали два «Фиата»

---

<sup>1</sup> Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны.



**Истребители CR.42 перед боевым вылетом над Мальтой,  
Сицилия, лето 1940 г.**



**Сгоревшая хвостовая часть CR.42 MM4368  
тененте Марио Бенедетти из 74° Squadg.,  
сбитого 16.07.1940 г. над Мальтой**

из 23° Gr. С.Т. Когда экипаж сбитого SM.79 уже поднимался на борт спасательного самолета, неожиданно появился «Свордфиш» K8369 флайт-лейтенанта Лесли Грегори (Lesli Gregory). Он был послан с Мальты, чтобы уточнить место падения сбитого итальянского бомбардировщика. «Фиат» сразу же атаковали английский самолет, и капитано Пьетро Калистри (Pietro Calistri) сбил его. Из троих членов экипажа «Свордфиша» уцелел только один Грегори, который был подобран итальянцами.

Утром 31 июля девять «Фиатов» из 23° Gr. С.Т. во главе с командиром 75° Squadr. капитано Антонио Чиоди сопровождали одиночный SM.79, совершавший разведывательный полет над Мальтой. Поскольку в тот момент все «Харрикейны», имевшиеся на острове, находились в непригодном для полетов состоянии, в воздух смогли подняться только три «Си Гладиатора», которые пилотировали флайинг-офицеры Питер Хартли (Peter Hartley), Фредерик Тэйлор (Frederick F. Taylor) и Уильям Вудс. В 09.45 англичане перехватили противника, и пилот бомбардировщика, заметив «Гладиаторы», сразу же повернул в сторону Сицилии, а между истребителями завязался бой.

После возвращения итальянцы заявили, что встретили пять «Гладиаторов» и сбили два из них — по одной победе было засчитано серженте Манлио Тарантино (Manlio Tarantino)<sup>1</sup> и капитано Луиджи Филиппи. Фактически англичане потеряли лишь один «Гладиатор» № 5519 флайинг-офицера Хартли, который был атакован серженте Тарантино. После серии попаданий на истребителе взорвался топливный бак, Хартли получил серьезные ожоги, но все же успел выпрыгнуть на парашюте из падающего самолета. На Сицилию не вернулся и один итальянский истребитель, сбитый флайинг-офицером Вудсом. «Фиат» упал в море приблизительно в 8 км восточнее Валетты, и его пилот — капитано Антонио Чиоди<sup>2</sup> — погиб.

2 августа на Мальту прибыло большое подкрепление — четырнадцать «Харрикейнов», перелетевшие с борта авианосца «Аргус» («Argus»). Узнав об этом, итальянское командование 5 августа орга-

---

<sup>1</sup> Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны.

<sup>2</sup> Родился 12.08.1907 г. в г. Удине. Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть. После его гибели командиром 75° Squadr. 23° Gr. С.Т. был назначен капитано Луиджи Филиппи.

низвало мощный налет на аэродромы на Мальте. Однако в результате бомбежки лишь два истребителя — P2614 и P3733 — получили повреждения.

15 августа две пятерки SM.79 из 60° Gr. 41° Stormo В.Т., которых прикрывали девятнадцать CR.42 из 1° Stormo С.Т.: восемнадцать из 17° Gr. и один из 23° Gr., совершили налет на аэродром Хал Фар. Четыре «Харрикейна» из 261 Sqn. RAF попытались атаковать бомбардировщики, но были перехвачены «Фиатами». Тененте Сартирани (Sartirana) из 72° Squadr. 17° Gr. удалось сбить «Харрикейн» № 2716 сержанта Роя О'Доннелла (Roy O'Donnell), который упал в море.

24 августа две тройки SM.79 из 192° и 193° Squadr. 87° Gr. В.Т., которые возглавляли тененте-колонелло Шиапетта (Schiaretta) и капитано Веррашина (Vergaschina), атаковали аэродромы Хал Фар и Калафрана, расположенные в юго-восточной части Мальты. Прикрывали бомбардировщики семнадцать «Фиатов» из 23° Gr. С.Т. По тревоге в воздух поднялись четыре «Харрикейна» из 261 Sqn. RAF во главе с флайт-лейтенантом Джорджем Барджесом. В тот день над островом была неважная погода, значительно ограничивавшая видимость, и потому последующие доклады пилотов носили отрывочный характер, не позволяя дать полной картины боя.

Флайт-лейтенант Барджес атаковал одну из троек SM.79 и, согласно его докладу, подбил один бомбардировщик. От самолета полетели крупные куски обшивки, и, быстро теряя высоту, он скрылся из виду в направлении Сицилии. После этого уже его «Харрикейн» № 2730 был атакован «Фиатом» тененте Марио Ригатти (Mario Rigatti). Истребитель получил повреждения, но, благодаря плохой видимости, смог уйти от преследования. Во время посадки у «Харрикейна» сложились стойки шасси, вероятно, поврежденные в бою. Самолет несколько десятков метров прополз «на животе», но для Барджеса все завершилось благополучно.

После возвращения итальянские пилоты заявили еще о трех сбитых «Харрикейнах». По одной победе было записано на счет марешалло Паскуетти и серженте-маджоре Боччони, а третью разделили между собой тененте Эцио Монти (Ezio Monti) и серженте Маннуччи (Mannucci)<sup>1</sup>. Фактически в тот день повреждения полу-

---

<sup>1</sup> Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны.

чил лишь один самолет из 261 Sqdn. RAF — «Харрикейн» флайинг-офицера Барджеса.

В то же время обратно на Сицилию не вернулся один «Фиат» из 75° Squadr. 23° Gr. С.Т., который, вероятно, был сбит флайинг-офицером Тейлором. Истребитель упал в море недалеко от побережья Мальты, его пилот — сержанте-маджоре Ренцо Боччони — был подобран английским спасательным катером и попал в плен. В ходе боя был серьезно поврежден и CR.42 MM7013 тененте Ригатти, при этом сам Ригатти получил тяжелое ранение, но смог дотянуть до аэродрома Комизо<sup>1</sup>.

Около полудня 7 сентября десять SM.79 из 36° Stormo В.Т. под прикрытием семнадцати CR.42 из 23° Gr. С.Т. совершили налет на Валетту. В воздух по тревоге поднялись три «Харрикейна» и три «Гладиатора», которым удалось сбить один бомбардировщик из 258° Squadr. 109° Gr., и еще одна «Савоя» была повреждена зенитным огнем. Командир 23° Gr. С.Т. тененте-колонелло Фалькони и тененте Абелло из 70° Squadr. атаковали два «Харрикейна» и, хотя после возвращения итальянским пилотам было засчитано по одной победе<sup>2</sup>, оба английских истребителя благополучно вернулись на свой аэродром, получив лишь незначительные повреждения.

17 сентября аэродром Лука атаковали двенадцать Ju-87В из 96° Gr.Aut. В.а.Т.: семь из 236° Squadr. и пять из 237° Squadr. Их прикрывал двадцать один CR.42 из 23° Gr. С.Т. и шесть С.200 из 6° Gr. С.Т. Наперехват поднялись четыре «Харрикейна», и в ходе завязавшегося боя флайинг-офицер Вудс сбил «Фиат» из 70° Squadr., пилот которого — соттененте Франко Кавалли (Franco Cavalli) — выпрыгнул на парашюте и попал в плен.

Днем 1 ноября два С.200 из 6° Gr. С.Т. и один CR.42 из 75° Squadr. 23° Gr. С.Т., который пилотировал тененте Эцио Монти, прибли-

---

<sup>1</sup> Марио Ригатти родился 05.06.1910 г. в г. Роверето. В 1942 г. за мужество, проявленное 24.08.1940 г. в ходе боевого вылета над Мальтой, он был награжден Золотой медалью за военную доблесть. Ригатти стал одним из немногих итальянских пилотов, получивших эту высшую военную награду Италии при жизни. После излечения капитано Ригатти вернулся в 23° Gr. и участвовал в боях в Северной Африке, однако больше не одержал ни одной победы. Умер Марио Ригатти 11.05.1970 г.

<sup>2</sup> Это были единственные победы, одержанные Фалькони и Абелло в ходе Второй мировой войны.



**Ju-87B из 96° Gr.Aut. В.в.Т.,  
Сицилия, сентябрь 1940 г.**



**Снимок, сделанный бортстрелком Ju-87B из 96° Gr.Aut. В.в.Т.,  
во время налета на аэродром Хал Фар,  
15.09.1940 г.**

зительно в 50 км от Мальты перехватили летающую лодку Шорт «Сандерленд» L5806 «Q». Она возвращалась на базу в бухте Калафрана, в юго-восточной части Мальты, после безрезультатных поисков экипажа, пропавшего над Средиземным морем бомбардировщика «Веллингтон». Итальянские истребители несколько раз атаковали летающую лодку, но так и не смогли ее сбить. «Сандерленд» получил тяжелые повреждения, два человека из экипажа были ранены, но тем не менее смог дотянуть до бухты Калафрана.

2 ноября двадцать SM.79 из 34° Stormo В.Т. совершили налеты на Валетту и аэродром Такали (Takali), расположенный в 2 км северо-западнее местечка Рабат. Бомбардировщики сопровождали шестнадцать истребителей из 17° Gr. С.Т.: одиннадцать С.200 из 71° и 72° Squadr. во главе с маджоре Бруно Брамбиллой и пять CR.42 из 80° Squadr. во главе с капитано Луиджи Корсини (Luigi Corsini). Над Мальтой они были атакованы двумя «Харрикейнами» и одним «Си Гладиатором». Несмотря на большое численное преимущество, итальянцы в ходе боя потеряли один С.200 из 72° Squadr. Самолет упал в районе г. Зейтун (Zeitun), в 10 км юго-восточнее Валетты, и его пилот — серженте Абрамо Лазарини (Abramo Lasarini) — погиб. Согласно итальянским данным, марешалло Кароццо (Carozzo) сбил один истребитель противника, однако все английские самолеты благополучно вернулись на аэродром.

17 ноября командование RAF предприняло неудачную попытку усилить противовоздушную оборону Мальты. В тот день с авианосца «Аргус» поднялись четырнадцать «Харрикейнов», которые взяли курс на остров. Однако из-за того, что авианосец в момент взлета самолетов находился в 400 милях (около 720 км) от Мальты, цели достигли только четыре истребителя, а остальные, выработав все горючее, упали в Средиземное море.

23 ноября десять бомбардировщиков SM.79 из 34° Stormo В.Т. под прикрытием восемнадцати CR.42 из 23° Gr. С.Т. снова атаковали аэродром Такали. Навстречу итальянцам по тревоге были подняты восемь «Харрикейнов», которые встретили противника на высоте 5500 м над о. Фильфла, приблизительно в 4 км от южного побережья Мальты.

После боя итальянские пилоты заявили о четырех сбитых «Харрикейнах». По одной победе одержали капитано Бобба, тененте Клаудио Соларо и серженте Пардино Пардини (Pardino Pardini), а четвертая победа было одержана совместными усилиями пилотов

75° Squadr. Согласно же данным RAF, был тяжело поврежден лишь один «Харрикейн» флайт-лейтенанта Брэдбери (H. F. R. Bradbury), который тем не менее смог приземлиться на аэродроме Лука (Luga). Со своей стороны, англичане повредили два «Фиата», которые также благополучно вернулись на Сицилию.

24 ноября два «Фиата» из 75° Squadr. 23° Gr. С.Т., которые пилотировали тененте Эцио Монти и серженте Гермаио Гасперони (Germano Gasperoni), перехватили и сбили в 40 — 50 км от Мальты одиночный «Веллингтон».

На закате того же дня шестерка CR.42 во главе с командиром 23° Gr. С.Т. тененте-колонелло Тито Фалькони атаковала аэродром Лука. Согласно итальянским данным, они уничтожили три самолета, но фактически англичане потеряли только один «Веллингтон» из 148 Sqdn. RAF. На обратном пути на Сицилию на одном «Фиате» закончилось горючее. Немного недотянув до побережья, его пилот — тененте Эцио Монти — выпрыгнул на парашюте и вскоре был подобран спасательным катером.

26 ноября тройка CR.42 из 23° Gr. С.Т., выполнявшая очередной разведывательный полет над Мальтой, была перехвачена двумя «Харрикейнами». Сержант Деннис Эштон (Dennis Ashton) сбил «Фиат» тененте Джузеппе Беккариа (Giuseppe Beccaria), однако практически в тот же момент его собственный «Харрикейн» Mk.I № 2701 был атакован истребителем капитана Боббы. Английский истребитель потерял управление и упал в море южнее Мальты. Оба летчика погибли: сержанта Эштона так и не нашли, а тело тененте Беккариа позднее было поднято из воды и похоронено на кладбище Св. Андрея на Мальте.

Ранним утром 28 ноября над отрядом английских боевых кораблей, находившимся около побережья Мальты, появились шесть Ju-87 из 97° Gr. В.а.Т. (четыре из 238° Squadr. и два из 239° Squadr.) во главе с тененте Джузеппе Кенни, которых прикрывали шестнадцать «Фиатов» из 23° Gr. С.Т. Отряд состоял из крейсера «Глазго» и нескольких эсминцев и входил в состав прикрытия конвоя «Коллар» («Collar»), направлявшегося в Александрию. «Пиччиателло» спикировали на «Глазго», но все сброшенные ими бомбы SD500 в цель не попали.

Тем временем истребители вели бой с появившейся восьмеркой «Харрикейнов». Согласно итальянским данным, англичане потеряли два самолета: один был на счету серженте-маджоре Раффа-

элле Марцоччи (Raffaella Marzocci), а второй был сбит совместными усилиями сразу шести пилотов из 70° Squadr. Кроме того, еще по одной вероятной победе были записаны на счет капитано Бобби и тененте Лоренцо Лоренцони (Lorenzo Lorenzoni).

Около полудня в налете на гавань Валетты участвовали десять SM.79 из 30° Stormo В.Т., которых сопровождали двенадцать CR.42 из 23° Gr. С.Т. и десять С.200 из 6° Gr. С.Т. На этот раз пилоты «Харрикейнов» смогли сбить одну «Савойю» и «Фиат» серженте-маджоре Арнальдо Салы (Arnaldo Sala), еще один SM.79 и два CR.42 получили повреждения. Согласно итальянским данным, в ходе боя англичане потеряли два «Харрикейна»: один был записан на счет серженте-маджоре Раффаэлле Марцоччи, а второй — на счет бортстрелков бомбардировщиков. Кроме того, еще две победы пилотов 23° Gr. С.Т. были отнесены к разряду вероятных.

До конца 1940 г. самолеты Реджиа Аэронаутики совершили 7410 боевых вылетов над Мальтой, на остров были сброшены 550 т бомб. Однако год подошел к концу и стало ясно, что надежды Муссолини на скорую капитуляцию Мальты оказались не более чем призрачной мечтой. В этом была несомненная заслуга немногочисленных английских легчиков-истребителей, защищавших остров. Однако надо отметить, что, с другой стороны, и так достаточно скромные силы базировавшейся на Сицилии 2° Squadra Aerea были распылены на огромном пространстве, одновременно участвуя в боях на Балканах, над Эгейским морем и в Ливии.

К концу года англичане имели на Мальте всего шестнадцать «Харрикейнов» и четыре «Гладиатора», но, благодаря действиям их пилотов, остров стал непотопляемым авианосцем союзников на Средиземном море. Именно через него шли конвои, снабжавшие британские войска в Греции, на Крите и в Северной Африке.

После того как итальянское воздушное наступление на Мальту фактически провалилось, а итальянские войска в Северной Африке в декабре 1940 г. потерпели серьезное поражение, на помощь Муссолини был вынужден прийти Гитлер. В январе 1941 г. в Ливию был переброшен специально сформированный «Африканский корпус» под командованием генерала Эрвина Роммеля (Erwin Rommel), а также направлены несколько авиакорпусов из 10-го авиакорпуса Люфтваффе (X.Fliegerkorps). Поскольку английские самолеты и корабли, базирующиеся на Мальте, постоянно атаковали немецкие и итальянские суда и транспортные самолеты, доставлявшие в

Северную Африку пополнения, боевую технику, боеприпасы и снаряжение, остров стал настоящей «костью в горле» для немецкого и итальянского командования. Поэтому в январе 1941 г. к решению «мальтийской проблемы» подключились и Люфтваффе<sup>1</sup>.

16 января сорок четыре Ju-87R из I./StG1 и II./StG2 вместе с семнадцатью Ju-88A из II./LG1 атаковали гавань Валетты. Прикрывали их двадцать немецких «Мессершмиттов» и столько же итальянских истребителей: десять С.200 и десять CR.42. Главной целью немецких пилотов стал авианосец «Илластриес», который 6 января в результате атак «Штук»<sup>2</sup> из I./StG1 и II./StG2 получил тяжелые повреждения и прибыл в Валетту для ремонта. В ходе этого налета корабль получил еще три прямых попадания.

Утром 19 января Ju-87R и Ju-88A под прикрытием немецких Bf-110 и итальянских С.200 и CR.42 снова атаковали «Илластриес». На этот раз две 1000-кг бомбы разорвались рядом с бортом корабля, и от удара о причал, к которому он был пришвартован, авианосец получил пробоину ниже ватерлинии. Поднявшиеся в воздух «Харрикейны» смогли сбить три «Штуки» и один CR.42 из 70<sup>o</sup> Squadr. 23<sup>o</sup> Gr.Aut. С.Т. «Фиат» упал в море севернее Валетты, но его пилот — тененте Эцио Яконе (Ezio Iacone) — успел выпрыгнуть на парашюте.

Несмотря на массированные налеты, количество английских истребителей на Мальте не только не уменьшалось, а, наоборот, в течение января даже возросло. К концу месяца в составе 261 Sqdn. RAF имелось двадцать три пригодных для полетов «Харрикейна» и четыре «Гладиатора».

Около полудня 1 февраля четыре CR.42 из 156<sup>o</sup> Gr.Aut. С.Т. прикрывали одиночный SM.79 из 193<sup>o</sup> Squadr., выполнявший разведывательный полет над Мальтой. В 11.40 им наперехват поднялись три «Харрикейна». Англичанам удалось сбить один «Фиат», пилот которого — сержанте-маджоре Андреа Баудони (Andrea Baudoni) — погиб, а также тяжело повредить разведчика. На «Са-

---

<sup>1</sup> Подробно о действиях Люфтваффе против Мальты можно прочитать в книгах: «Штурмовая авиация Люфтваффе» (М.: АСТ, 2001), «Асы Люфтваффе. Бомбардировочная авиация» (М.: АСТ, 2002) и «Асы Люфтваффе. Дневные истребители»: В 2 т. Т.2 (М.: АСТ, 2002).

<sup>2</sup> Stuka — сокращение от слова Sturzkampfflugzeug (пикирующий бомбардировщик), означавшего тип самолета Ju-87.

войе» вышел из строя один двигатель, а два члена экипажа получили ранения. Пилоту удалось дотянуть до своего аэродрома, и механики насчитали в самолете около ста пулевых пробоин.

26 февраля аэродром Лука подвергся массированному налету, в котором участвовали семьдесят самолетов Люфтваффе: тридцать восемь Ju-87, двенадцать Ju-88, десять Do-17 и десять He-111. Истребительное прикрытие включало Bf-109E из 7/JG26 во главе с командиром эскадрильи обер-лейтенантом Йоахимом Мюнхенбергом (Joachim Münchenberg), C.200 из 6° Gr.Aut. C.T. и двенадцать CR.42 из 156° Gr.Aut. C.T. во главе с капитано Луиджи Филиппи. Англичане же смогли противопоставить им только восемь «Харрикейнов» из 261 Sqn. RAF, которые возглавлял флайнг-офицер Фредерик Тэйлор. В результате бомбежки в Лука были уничтожены шесть бомбардировщиков «Веллингтон»: пять из 148 Sqn. RAF и один из 70 Sqn. RAF, а сам аэродром был выведен из строя на сорок восемь часов.

Как это уже не раз бывало, количество сбитых самолетов, заявленных обеими сторонами, превышало реальные потери противника. Согласно английским данным, огнем зенитной артиллерии были сбиты пять Ju-87 и один Ju-88 и еще пять «Штук» получили повреждения. «Харрикейны» сбили один Ju-87, а также повредили две «Штуки», один Do-17 и один Bf-109E. Фактические потери Люфтваффе составили три сбитых и два поврежденных Ju-87.

Со своей стороны пилоты «Мессершмиттов» заявили о четырех сбитых «Харрикейнах», а пилоты 156° Gr.Aut. C.T. — о двух. В действительности англичане потеряли четыре истребителя и трех летчиков, включая флайнг-офицера Фредерика Тейлора<sup>1</sup>. Скорее всего они были сбиты немецкими летчиками во главе с обер-лейтенантом Мюнхенбергом<sup>2</sup>.

20 апреля 1941 г. три бомбардировщика SM.79 из 87° Gr. В.Т. под прикрытием девяти CR.42 из 23° Gr.Aut. C.T. и семнадцати

---

<sup>1</sup> На его счету были семь побед, одержанных в боях над Мальтой.

<sup>2</sup> В этом бою он одержал свои 28-ю и 29-ю победы. Командир JG77 майор Йоахим Мюнхенберг погиб 23.03.1943 г. в Тунисе в бою со «Спитфайрами» из 52FG. В ходе Второй мировой войны он совершил 512 боевых вылетов и одержал 135 побед, из них 33 в боях на Восточном фронте. Подробнее о нем можно прочитать в книге: «Асы Люфтваффе. Дневная истребительная авиация» (Н. Новгород, 2000).

C.200 из 17° Gr. 1° Stormo С.Т. совершили налет на Валетту. Им перехват поднялись два «Харрикейна» Mk.II из 261 Sqn. RAF, которые пилотировали флайнг-офицер Чарльз Лаубшер (Charles Laubscher) и пайлэт-офицер Джон Пейн (John Pain). Набрав высоту чуть более 3000 м, они сверху атаковали «Фиаты». Согласно английским данным, Лаубшер сбил два итальянских истребителя, а Пейн — один. Фактически же 17° Gr. потеряла только один самолет, его пилот — сержанте Джузеппе Санджуэттоли (Giuseppe Sanguettoli) — выпрыгнул над морем на парашюте, но все его поиски не дали никакого результата. Со своей стороны, летчики 17° Gr. претендовали на один сбитый «Харрикейн», а летчики 23° Gr. — на один поврежденный, однако оба английских истребителя благополучно приземлились на аэродроме Такали.

В мае 1941 г. на аэродром Фонтанароса (Fontanarosa), расположенный около Катании, прибыла 7° Gr. С.Т., а в следующем месяце на аэродром Гербини (Gerbini), приблизительно в 38 км западнее Катании, перебазировалась и 16° Gr. С.Т. Обе группы были оснащены истребителями С.200 и входили в состав 54° Stormo С.Т. Они заменили 6° Gr. и 17° Gr. 1° Stormo С.Т., которые в июне были отозваны на аэродром Кампоформидо, в 90 км северо-восточнее Венеции, для перевооружения новыми С.202.

Утром 2 июня английская летающая лодка «Сандерленд» обнаружил в Тунисском проливе итальянский конвой из шести судов, направлявшийся к побережью Ливии. После полудня для его атаки с Мальты поднялись пять «Бленхеймов». Северо-западнее о. Лампедуза (Lampedusa) один из них был перехвачен и сбит парой CR.42 из 70° Squadr. 23° Gr. Aut. С.Т., которые пилотировали тененте Марко Мариноне (Marco Maginone) и Антонио Бицио (Antonio Bizio). Однако четыре оставшихся бомбардировщика все же смогли атаковать конвой. В результате транспорт «Монтелло» («Montello»), перевозивший боеприпасы, получив прямое попадание, взорвался и мгновенно затонул. Транспорт «Беатриче Коста» («Beatrice Costa»), на борту которого находились бочки с бензином, получил повреждения и загорелся. Экипаж покинул судно, после чего оно было потоплено артиллерийским огнем с кораблей эскорта.

11 июня истребители из 7° Gr. 54° Stormo С.Т. прикрывали бомбардировщик SM.79 из 30° Stormo В.Т., выполнявший разведывательный полет над Мальтой. Им навстречу поднялись «Харрикейны» из 46 Sqn. RAF, которые лишь недавно прибыли на остров.



**На переднем плане — С.200 из 86° Squadr. 7° Gr. 54° Stormo C.T.,  
за ним — связной Са.113, далее — Ju-87R из StG3,  
Сицилия, июнь 1941 г.**



**Истребитель С.200 «91 – б»  
сержанте-маджоре Алессандро Бладелли (Alessandro Bladelli)  
из 91° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo C.T.,  
аэродром Катания, Сицилия, июнь 1941 г.**

Они смогли первоначально избежать встречи с итальянскими истребителями и сбить «Савойю» и только затем были атакованы С.200. Согласно итальянским данным, сержанте Доменико Фаччини<sup>1</sup> из 76° Squadr. и тененте Армандо Кибин (Armando Cibir) из 86° Squadr. сбили по одному истребителю. Фактически же англичане потеряли только один «Харрикейн» Z2480, пилот которого — 26-летний флайт-лейтенант Норман Уитмор Барнетт (Norman Whitmore Burnett) — погиб.

Около полудня 12 июня с базы итальянских гидросамолетов в порту Сиракузы, на восточном побережье Сицилии, поднялась летающая лодка Cant Z.506B MM45292 из 612° Squadr. Она имела обозначения Красного Креста и уже второй раз в тот день вылетала на поиски соттененте Умберто Курчио (Umberto Cirio), чей С.200 MM5334 не вернулся после утреннего вылета над Мальтой. Летающую лодку сопровождали два CR.42 из 23° Gr. Aut. С.Т., которые пилотировали соттененте Витторио Берточчини (Vittorio Bertocchini) и марешалло Гасперони.

Итальянцы летели на высоте около 60 м, тщательно осматривая поверхность моря. Приблизительно в 70 км от Валетты их неожиданно атаковали несколько «Харрикейнов», которые практически сразу же подожгли Cant Z.506B, несмотря на имевшуюся маркировку Красного Креста. Затем в ходе пятиминутного боя Гасперони сбил «Харрикейн» сержанта Нормана Макдональда Уолкера (Norman McDonald Walker), а англичане — «Фиат» Берточчини. Оба пилота погибли. Истребитель Гасперони получил повреждения, но все же смог благополучно вернуться на свой аэродром.

16 июня на аэродром Комизо прибыла 10° Gr. 4° Stormo С.Т. тененте-колонелли Карло Ромагноли. 27 июня С.200 из 10° Gr. провели над Мальтой очередной бой с «Харрикейнами». Затем итальянцы заявили о трех сбитых истребителях противника, в т. ч. по одной личной победе было записано на счет тененте Джованни Джуидуччи (Giovanni Guiducci) и Франко Луччини, а пилоты «Харрикейнов» — о четырех. Фактически же 10° Gr. потеряла только два С.200 из 90° Squadr., а англичане вообще не имели потерь.

---

<sup>1</sup> С осени 1943 г. служил в 1° Squadr. 1° Gr. С.Т. ANR. Всего в ходе Второй мировой войны он одержал пять побед и был награжден одной Серебряной и тремя Бронзовыми медалями за военную доблесть.

21 июля 1941 г. из Гибралтара на Мальту вышел конвой под кодовым наименованием «Сущность» («Substance»), в составе которого были шесть транспортов. Во второй половине 23 июля корабли вошли в зону действия самолетов, базировавшихся на Сицилии и Мальте. В 16.20 с Мальты поднялись пять двухмоторных самолетов Бристоль «Бьюфайтер» (Bristol «Beaufighter») из 272 Sqn. RAF, а затем в 17.03 — еще шесть, которые встретили конвой в районе Бизерты. Тем временем с Сицилии поднялись и самолеты Реджиа Аэронаутики. Первая «волна» состояла из торпедоносцев SM.79 из 278° Squadr. A.S. и сопровождавших CR.42 из 23° Gr. Aut. С.Т., а вслед за ней летела вторая «волна» из бомбардировщиков SM.79 из 1° и 30° Stormo В.Т. и Ju-87 из 101° Gr. В.а.Т., которых прикрывали двадцать семь С.200 из 54° Stormo С.Т.

В ходе атаки конвоя итальянским пилотам удалось поразить эсминец «Файрдрейк» («Firedrake»), который получил серьезные повреждения. В районе о. Калиффе (Califfe) «Бьюфайтеры» попытались атаковать торпедоносцы из 278° Squadr. A.S., но были перехвачены «Фиатами». Тененте Джордио Солароли (Giorgio Solaroli) и соттененте Карло Бриджанте Колонна (Carlo Brigante Colonna) совместными усилиями сбили один английский самолет.

В ходе повторной атаки 23 июля итальянские торпедоносцы смогли потопить эсминец «Феарлесс» («Fearless») и повредить крейсер «Манчестер» («Manchester»).

Во второй половине 28 июля поднявшиеся с Мальты «Бьюфайтеры» из 272 Sqn. RAF под прикрытием «Харрикейнов» атаковали итальянские аэродромы на Сицилии. В результате на аэродроме Катания были повреждены четырнадцать истребителей: одиннадцать С.200 и три CR.42 и три бомбардировщика BR.20, а на аэродроме Чинисия (Chinisia) — шесть SM.79, два CR.42 из 4° Stormo С.Т. и один Са.164.

19 августа над побережьем Сицилии двенадцать «Харрикейнов» из 126 Sqn. RAF на высоте около 7000 м перехватили двенадцать С.200 из 10° Gr. 4° Stormo С.Т. После боя англичане заявили о четырех сбитых самолетах и одной вероятной победе, а итальянцы — о двух уничтоженных «Харрикейнах», один из которых разделили между собой тененте Луччини и серженте Кеолетта. Фактически же обе стороны не понесли в этом бою никаких потерь.

4 сентября в 13.50 с аэродрома Комизо поднялись девятнадцать С.200 из 10° Gr. 4° Stormo С.Т. во главе с тененте-колонелло Ромаг-

ноли. Они имели задачу провести разведку в районе Мальты, где, согласно сообщениям экипажей Ju-87 из 101° Gr. В.а.Т., был потоплен английский корабль. Когда итальянские истребители находились в девяти — десяти милях от Валетты на высоте 6800 м, им наперехват поднялись двенадцать «Харрикейнов» из 126 Sqn. RAF и девять самолетов из 185 Sqn. RAF.

После боя англичане заявили о том, что сбили шесть С.200 и еще три повредили, а итальянцы претендовали на пять «Харрикейнов». Однако обе стороны сильно преувеличили число своих побед. В действительности англичане потеряли только один «Харрикейн», а 10° Gr. — два С.200 и еще два истребителя получили повреждения. Одним из двух итальянских истребителей, не вернувшихся после этого боя, был самолет тененте-колонелло Ромагноли<sup>1</sup>.

На рассвете 12 сентября восемь «Бленхеймов» из 105 Sqn. RAF между о. Лампедуза и о. Пантеллерия атаковали поврежденный итальянский транспорт «Каффаро» («Caffaro») тоннажем 6479 брт. Он входил в состав конвоя, который 10 сентября вышел из Триполи в Неаполь. Ночью с 11 на 12 сентября корабли были атакованы торпедоносцами «Свордфиш» из 830 Sqn. FAA и одна из торпед попала в «Каффаро». В результате бомбежки судно загорелось, однако по-прежнему держалось на плаву.

На помощь были срочно вызваны итальянские истребители. Три С.200 и три CR.42 из 23° Gr. Aut. С.Т., перехватив «Бленхейм», сбили три самолета (Z7357, Z7423 и Z7504). Экипаж одного из бомбардировщиков, упавших в море в двенадцати милях от конвоя, был подобран подводной лодкой. Еще один «Бленхейм» получил тяжелые повреждения, но все же смог дотянуть до Мальты и совершить посадку на аэродроме Лука.

---

<sup>1</sup> Родился 27.05.1907 г. в Неаполе. В 1936 — 37 гг. тененте Ромагноли, летая в составе 3° Squadr. 1° Gr. С.Т. и 26° Squadr. XVI° Gr. С.Т., одержал в ходе гражданской войны в Испании девять побед. В начале 1941 г. уже в звании тененте-колонелло он возглавил 10° Gr. 4° Stormo С.Т., действовавшую тогда в Ливии. В ходе Второй мировой войны Ромагноли успел одержать две победы. Сначала 04.01.1941 г. в районе Тобрука он сбил «Харрикейн» из 274 Sqn. RAF, а затем 17.07.1941 г. над Мальтой — «Харрикейн» из 249 Sqn. RAF. Посмертно Ромагноли был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

В сентябре для участия в воздушной блокаде Мальты с аэродрома Чампино на Сицилию перебазировалась 22<sup>o</sup> Gr. Aut. С.Т., оснащенная истребителями Re.2001.

28 сентября командир 70<sup>o</sup> Squadr. 23<sup>o</sup> Gr. Aut. С.Т. капитано Соларо перехватил над Средиземным морем, приблизительно в 30 км юго-восточнее мыса Гранитола (Granitola), и сбил «Бленхейм». Вероятно, это был «Бленхейм» Mk.IF T1821 из 113 Sqn. RAF сержанта Кроссли (H. Crossley), который в тот день после боевого вылета не вернулся на Мальту.

1 октября 1941 г. над Мальтой дебютировали С.202 из 9<sup>o</sup> Gr. 4<sup>o</sup> Stormo С.Т. Около полудня семь истребителей из 73<sup>o</sup> Squadr. во главе с капитано Марио Плуца (Mario Pluda) приблизительно в 50 км северо-восточнее острова атаковали на высоте около 7300 м восьмерку «Харрикейнов» из 185 Sqn. RAF. Затем капитано Карло Ивальди (Carlo Ivaldi), тененте Пьетро Бонфатти (Pietro Bonfatti)<sup>1</sup> и сержанте Энрико Даллари (Enrico Dallari) заявили о двух сбитых английских истребителях и двух вероятных победах. Фактически, по данным RAF, был потерян один «Харрикейн» Z5265 «GL-T» и его пилот — 24-летний сквэдрен-лидер Питер «Бой» Моулд (Peter «Boy» Mould)<sup>2</sup> — погиб. В ходе боя С.200 MM7723 капитано Ивальди получил попадание в топливный бак, но смог дотянуть до побережья Сицилии и совершить вынужденную посадку в районе местечка Поццалло (Pozzallo).

25 октября в ходе очередного боя над Мальтой был сбит и погиб командир 4<sup>o</sup> Stormo С.Т. колонелло Евгению Леотто<sup>3</sup>. Это был один из опытнейших командиров Реджиа Аэронаутики, командовавший истребительной группой еще в ходе гражданской войны в Испании.

---

<sup>1</sup> Командир 73<sup>o</sup> Squadr. 9<sup>o</sup> Gr. 4<sup>o</sup> Stormo С.Т. капитано Пьетро Бонфатти погиб 22.11.1941 г., когда его С.202 был сбит в бою над Мальтой. Всего на его счету было шесть личных побед.

<sup>2</sup> Он имел на своем счету восемь личных и три групповых победы.

<sup>3</sup> Родился 09.06.1903 г. В ходе гражданской войны в Испании маджоре Леотто командовал VI<sup>o</sup> Gr. С.Т., затем в 1940 г. — 24<sup>o</sup> Gr. Aut. С.Т., оснащенной истребителями G.50, а 05.05.1941 г. тененте-колонелло Леотто возглавил 4<sup>o</sup> Stormo С.Т. Посмертно он был награжден Золотой медалью за военную доблесть.



**Пилоты 9° Gr. 4° Stormo C.T. перед отлетом на Сицилию,  
аэродром Гориция, 27.09.1941 г.**



**C.202 MM7735 «97 – 5» из 97° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo C.T.,  
Сицилия, конец сентября 1941 г.**

Утром 12 ноября четыре «Харрикейна» из 249 Sqdn. RAF атаковали итальянский аэродром Джела на Сицилии. Затем рейд на Джелу совершили еще одиннадцать «Харрикейнов»: шесть из 249 Sqdn. RAF и пять из 126 Sqdn. RAF, которых прикрывали соответственно четыре и шесть истребителей. На подходе к цели они встретили три С.202 из 9° Gr. 4° Stormo С.Т., которые поднялись с аэродрома Комизо для отражения еще предыдущего налета. Тененте Джакомо Фриджеро (Jacopo Frigerio)<sup>1</sup> безрезультатно атаковал один из английских самолетов, но огонь соттененте Джованни Деанна (Giovanni Deanna) и серженте-маджоре Массимо Сальваторе оказался более точным. «Харрикейн» Z3158 «НА-К» флайт-сержанта Петера Симпсона (Peter Simpson) из 126 Sqdn. RAF был сбит и упал в море недалеко от побережья Сицилии. Соттененте Вирджилио Ванзан (Virgilio Vanzan) из 90 Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т. вылетел на биплане CR.42 на поиски сбитого летчика и, обнаружив его, навел на него спасательный катер. В результате Симпсон был подобран и попал в плен. Согласно английским данным, в ходе второго налета на Джелу флайт-лейтенант Карпентер (J. M. V. Carpenter) сбил один С.200, но фактически итальянцы не понесли никаких потерь.

В 07.15 21 ноября пятнадцать С.200: пять из 54° Stormo С.Т. и десять из 9° Gr. 4° Stormo С.Т., атаковали аэродром Хал Фар, в юго-восточной части Мальты, на котором базировались «Харрикейны» из 242 и 605 Sqdn. RAF. В результате налета на земле были уничтожены четыре «Харрикейна» и один «Бленхейм». Затем итальянские истребители встретились с семью «Харрикейнами» во главе со сквэдрэн-лидером Пиком, которые были срочно подняты им наперехват.

Согласно итальянским данным, в ходе боя пилоты 97° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т. сбили два английских истребителя, которые они почему-то идентифицировали, как «Спитфайры». Одну победу разделили между собой тененте Джакомо Фриджеро, серженте Раффаэлло Новелли (Raffaello Novelli) и серженте Анджело Джо-

---

<sup>1</sup> 30.09.1941 г. он на С.202 MM7712 «97 - 2» сбил в районе Комизо «Харрикейн» Mk.II Z5265 из 185 Sqdn. RAF, одержав свою первую победу. Английский истребитель упал на побережье Сицилии, но его пилота — пайлэт-офицера Линтерна (D. W. Lintern), — успевшего выпрыгнуть на парашюте, так и не нашли.



**Механики ремонтируют С.202 MM7742 «96 – 8»  
тененте Эмануэле Аннони (Emanuele Annoni)  
из 96° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo C.T.**

**14.10.1941 г. в бою над Мальтой он был атакован  
«Харрикейном» Mk.II пайлэт-офицера Дэвида Барнуэлла  
(David Barnwell) из 185 Sqdn. RAF.**

**С.202 получил несколько попаданий, но все же смог дотянуть до  
своего аэродрома на Сицилии. «Харрикейн» же через несколько  
мгновений был сбит другим истребителем из 96° Squadr.,  
и Барнуэлл, имевший на своем счету пять побед, погиб.**



**С.202 из 91° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo C.T**

лино (Angelo Golino), а вторую — соттененте Джованни Баркаро (Giovanni Barcaro) и серженте Массимо Сальваторе (Massimo Salvatore). В свою очередь английским пилотам удалось повредить три С.200.

В тот же день шестьдесят один С.200 и С.202 из 9° Gr. 4° Stormo С.Т. и 54° Stormo С.Т. прикрывали десять Ju-87 из 101° Gr. В.а.Т. Им наперехват английское командование подняло все пригодные для полетов «Харрикейны» из 126 и 249 Sqn. RAF — всего двадцать один истребитель. Противники встретились севернее о. Гоцо, в 10 км северо-восточнее Мальты, на высоте около 8000 м.

После боя обе стороны, как уже не раз бывало, сильно переоценили количество своих побед. Итальянские пилоты заявили о восьми сбитых самолетах: по две победы было записано на счет тененте Фернандо Мальвецци (Fernando Malvezzi) из 73° Squadr. и соттененте Джованни Баркаро из 97° Squadr., по одной победе — на счет командира 96° Squadr. капитано Эцио Виджлионе Боргезе (Ezio Viglione Borghese), тененте Эмануэле Аннони (Emanuele Annoni) из 96° Squadr. и серженте-маджоре Данте Лабанти (Dante Labanti) из 73° Squadr., а восьмую победу поделили между собой сразу несколько пилотов из 9° Gr. Кроме того, еще по одной вероятной победе были отнесены на счет пилотов 96° Squadr.: серженте-маджоре Эджео Пароди (Egeo Parodi), серженте Бруно Спитцла (Bruno Spitzl) и Густаво Минелли (Gustavo Minelli). В то же время, согласно данным RAF, хотя в ходе боя несколько «Харрикейнов» и получили повреждения, тем не менее все самолеты вернулись на свой аэродром.

Со своей стороны, английские летчики претендовали на четыре сбитых и пять поврежденных итальянских истребителей. Фактически же Реджиа Аэронаутика потеряла лишь один С.202. Его пилот — командир 73° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т. капитано Пьеро Бонфатти, имевший на своем счету шесть побед, — погиб.

Несмотря на все усилия, самолетам Реджиа Аэронаутики и Люфтваффе так и не удалось в 1941 г. решить проблему нейтрализации Мальты. Правда, нельзя не сказать, что их действия совсем уж не приносили эффекта. Так, если в октябре британских войск в Северной Африке достигали 78,7% отправляемых грузов, то уже в ноябре эта цифра сократилась до 37,6%.

В январе 1942 г. командование Люфтваффе решило силами 2-го авиакорпуса (II. Fliegerkorps) предпринять новую попытку масси-

рованными атаками уничтожить инфраструктуру Мальты. Для этого на Сицилию были переброшены I/KG54, II/KG77, KGt.606 и KGt.806, оснащенные бомбардировщиками Ju-88. При этом итальянским самолетам была отведена лишь символическая роль в новом воздушном наступлении на остров.

В течение февраля — апреля бомбардировщики Люфтваффе сбросили на Мальту 9867 т бомб, в т. ч. 3622 т — на порт и доки Валетты, 1508 т — на аэродром Лука, 1443 т — на аэродром Такали и 1271 т — на аэродром Хал Фар. В результате налетов на острове, и прежде всего в порту и доках Валетты, погибли 208 военных и 339 гражданских лиц, около 550 чел. из гражданского населения получили ранения.

К концу апреля в составе 126, 185, 249, 601 и 603 Sqdn. RAF, базировавшихся на острове, осталось всего семь исправных «Спитфайров». Однако и 2-й авиакорпус Люфтваффе, потеряв в ходе налетов на Мальту 177 самолетов, или почти 60% своего состава, уже не имел возможности продолжать действия с прежней интенсивностью. Несмотря на многочисленные разрушения, Мальта продолжала выполнять свою главную задачу — служить главным опорным пунктом англичан в центре Средиземноморья на пути из Гибралтара в Александрию и обратно. После того как наступление Люфтваффе фактически угасло, снова наступила очередь Реджиа Аэронаутики.

В 14.00 20 апреля 1942 г. с аэродрома Кастельветрано, в юго-западной части Сицилии, поднялись девятнадцать С.202 во главе с командиром 90° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo С.Т. капитано Джованни Джуидуччи. Группа лишь в конце марта была оснащена С.202, и это был ее первый боевой вылет на этих истребителях. Сбравшись вместе, итальянские самолеты взяли курс на Мальту. Однако через полчаса после взлета, когда самолеты находились над Средиземным морем недалеко от г. Порто-Эмпедокле (Porto Empedocle), на юго-западном побережье Сицилии, неожиданно произошло столкновение С.202 капитано Джуидуччи и его ведомого сержанте-маджоре Кеолетты. Оба истребителя загорелись и упали в море. Кеолетта успел выпрыгнуть на парашюте и затем был поднят из воды сицилийскими рыбаками, а Джуидуччи погиб<sup>1</sup>. После этого траги-

---

<sup>1</sup> Вместо него командиром 90° Squadr. был назначен капитано Клементини Раниери Пикколомини (Clementini Ranieri Piccolomini).

ческого инцидента боевой вылет был прерван и остальные пилоты вернулись в Кастельветрано.

В мае 1942 г. на Сицилию прибыл 51° Stormo, в котором обе группы (20° и 155° Gr.) были также оснащены С.202. В этот же период 2° Gr.Aut. С.Т. тененте-колонелло Альдо Куарантотти (Aldo Quarantotti), базировавшаяся на аэродроме Сан-Пьетро (San Pietro), ненадолго перебазировалась на аэродром Гориция в Северной Италии, где получила восемнадцать Re.2001.

Воспользовавшись короткой передышкой, англичане смогли пополнить свои истребительные эскадрильи на Мальте. Сначала 8 мая туда с борта авианосца «Игл» перелетел 61 «Спитфайр», а затем в конце того же месяца на остров прибыли еще 55 таких истребителей.

В 18.10 10 мая над Мальтой появились пять бомбардировщиков Cant Z.1007bis из 50° Gr. В.Т., которых сопровождали двенадцать С.202 из 4° Stormo С.Т. и десять Re.2001 из 2° Gr.Aut. С.Т. Вслед за итальянцами следовала группа самолетов Люфтваффе: двенадцать Ju-87D из III./StG3 под прикрытием большого числа «Мессершмиттов». Им навстречу поднялись десять «Спитфайров»: девять из 601 Sqn. RAF и один из 126 Sqn. RAF, которые атаковали итальянскую группу.

После боя английские летчики заявили о двух сбитых самолетах — Z.1007 и С.202 — и об одном поврежденном бомбардировщике. На этот раз они оказались точны в оценке своих успехов, поскольку Реджиа Аэронаутика действительно потеряла один Z.1007 и один С.202. Последний самолет принадлежал командиру 97° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т. капитано Роберто Дагассо (Roberto Dagasso), для которого этот бой стал последним в жизни. Он успел выпрыгнуть на парашюте, но все дальнейшие поиски его оказались безрезультатными.

Со своей стороны, пилоты 9° Gr. 4° Stormo С.Т. после возвращения заявили о трех сбитых «Спитфайрах». По одной победе записали на свой счет сержанте Терезио Мартиноли и тененте Марио Масса (Mario Massa), который почему-то идентифицировал сбитый им самолет, как тяжелый истребитель «Дефайент» (Boulton Poul «Defiant»), а третью победу поделили между пропавшим без вести капитано Дагассо, тененте Эмануэле Аннони, соттененте Лео Боселли (Leo Boselli) и сержанте-маджоре Массимо Сальваторе. Требования пилотов 2° Gr.Aut. С.Т. оказались еще более высокими.



**Пилоты 152° Squadr. 2° Gr. Aut. С.Т. около Re.2001 «152 – 2»,  
Сицилия, весна 1942 г.**



**Re.2001 «152 – 4» капитано Сальваторе Тейя (Salvatore Teia)  
из 152° Squadr. 2° Gr. Aut. С.Т.,  
поврежденный в бою над Мальтой и совершивший  
вынужденную посадку «на живот» на побережье Сицилии,  
июнь 1942 г.**

По одному «Спитфайру» сбили тененте Ремо Каццолли (Remo Cazzolli) и марешиалло Олиндо Симонато (Olindo Simionato), еще один поделили между собой капитано Роберто Фасси (Roberto Fassi) и марешиалло Антонио Патриарка (Antonio Patriarca), а капитано Сальваторе Тейя (Salvatore Teia) и серженте Джузеппе Баральди (Giuseppe Baraldi) повредили еще два истребителя. Кроме того, тененте Карло Сеганти (Carlo Seganti) сообщил о сбитом «Бьюфайтере», который был встречен над морем на обратном пути на Сицилию.

Таким образом, получилось, что итальянские пилоты вечером 10 мая сбили над Мальтой шесть «Спитфайров» и еще два повредили. Фактически же в том бою англичане вообще не понесли никаких потерь!

12 мая пятнадцать С.202 из 4° Stormo С.Т. и столько же Re.2001 из 2° Gr. 6° Stormo С.Т. сопровождали бомбардировщики SM.84 из 4° Gr.Aut., которые атаковали аэродром Такали, в 2 км северо-западнее местечка Рабат. В результате бомбежки были уничтожены два «Спитфайра» и два человека получили ранения. В воздух по тревоге с различных мальтийских аэродромов поднялись тридцать шесть «Спитфайров» и шесть «Харрикейнов».

Согласно итальянским данным, в ходе боя были сбиты пять «Спитфайров», три победы были отнесены к разряду вероятных и еще два истребителя получили повреждения. Фактически же англичане потеряли только два самолета. Один из них — «Спитфайр» Mk.Vc BR346 из 126 Sqn. RAF — был сбит марешиалло Марио Веронези из 84° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo С.Т. Его пилот сержант Буш (C. F. Bush) был ранен в обе ноги, но смог дотянуть до аэродрома Лука и посадить истребитель «на брюхо».

16 мая пять Cant Z.1007bis из 210° Squadr. В.Т. под прикрытием тридцати С.202 из 4° Stormo С.Т. и пятнадцати немецких Vf-109 совершили очередной налет на аэродром Такали. В результате один «Спитфайр» был уничтожен и еще один получил небольшие повреждения, погибли два человека. В то же время, несмотря на бомбежку, шестнадцать «Спитфайров» во главе с флайт-лейтенантом Деннисом Барнхэмом (Dennis Barnham) из 601 Sqn. RAF смогли подняться в воздух. Одно звено атаковало бомбардировщики, а остальные набрали высоту около 10000 м, чтобы увести за собой истребители сопровождения. На такой большой высоте температура в кабинах самолетов опустилась настолько, что один из пило-



**Пилоты и механики Реджиа Аэронаутики,  
аэродром Комизо, Сицилия, лето 1942 г.  
Итальянский С.202 (справа) и Bf-109F-4 из Stab/JG53**



**Марешалло Паскуале Бартолуччи (Pasquale Bartolucci)  
из 360° Squadr. 155° Gr. 51° Stormo C.T., Сицилия, лето 1942 г.  
В ходе Второй мировой войны он одержал четыре личных победы  
и две победы в группе**

тов «Спитфайра» — южноафриканец Бартлеман (A. Bartleman) — отморозил себе пальцы.

Согласно английским данным, в ходе боя был сбит один Spit Z.1007bis, а также повреждены еще один бомбардировщик и два Bf-109. Фактически же все итальянские и немецкие самолеты вернулись. Со своей стороны, пилоты 4<sup>о</sup> Stormo С.Т. заявили о четырех победах: два «Спитфайра» были записаны на счет сержанте-маджоре Массимо Сальваторе и по одному на счет соттененте Марио Скуаркина (Mario Squarcina) из 73<sup>о</sup> Squadr. и марешалло Ринальдо Дамиани (Rinaldo Damiani) из 97<sup>о</sup> Squadr. Еще на два сбитых истребителя претендовали немецкие летчики и бортстрелки бомбардировщиков. В действительности же в этом бою был подбит и совершил аварийную посадку в Такали лишь один «Спитфайр» сержанта Джонсона (F. R. Johnson), еще несколько английских истребителей получили различные повреждения.

К этому времени у гарнизона Мальты начались серьезные проблемы с обеспечением боеприпасами, горючим, различными видами снаряжения и продовольствием. В результате в июле 1942 г. британское Адмиралтейство предприняло очередную попытку доставить на Мальту боеприпасы, горючее, необходимое снаряжение и продовольствие. Для того чтобы максимально расплыть силы Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики, было решено послать на остров одновременно два конвоя: один с запада — из Гибралтара, а второй с востока — из Александрии. Операция по проводке первого конвоя получила кодовое наименование «Гарпун» («Harpoon»), а операция по проводке второго конвоя была названа «Вигорос» («Vigorous»).

12 июня из Гибралтара вышли шесть транспортов, которых сопровождали линкор «Малайя» («Malaya»), авианосцы «Игл» и «Аргус», крейсера «Ливерпуль» («Liverpool»), «Кения» («Kenya») и «Харибдис» («Charubdis»), крейсер ПВО «Каир» («Caigo») и 17 эсминцев. Одновременно им навстречу из Александрии под прикрытием около сорока боевых кораблей различных классов отправились еще одиннадцать транспортов. На следующий день конвой, шедший с запада, был обнаружен итальянскими самолетами-разведчиками, однако торпедоносцы, поднявшиеся в воздух во второй половине 13 июня, так и не смогли найти его.

Утром 14 июня контакт с конвоем был восстановлен. Первыми в 08.25 в воздух поднялись восемь CR.42 из 24<sup>о</sup> Gr. С.Т. во главе с командиром 355<sup>о</sup> Squadr. капитано Альберто Бронди (Alberto

Brondi). Каждый «Фиат» нес по две 100-кг бомбы. В 10.25 итальянские пилоты обнаружили конвой и атаковали авианосец «Аргус» и линкор «Малайя». Согласно их докладам, были отмечены два попадания, но фактически все бомбы упали мимо цели.

Сразу же после сброса бомб соттотененте Эрнани Лоддо заметил и сбил поплавковый биплан, который он идентифицировал как Фейри «Сифокс» (Fairey «Seafox»). Однако ни на одном из английских кораблей не было самолетов такого типа, а ни один из имевшихся гидросамолетов «Свордфиш» или Супермарин «Вальрус» (Supermarine «Walrus») не был атакован истребителями противника.

Из восьми «Фиатов» смогли вернуться только четыре. Два итальянских самолета были сбиты истребителями Фейри «Фулмар» (Fairey «Fulmar»), взлетевшими с авианосцев, и оба пилота — капитано Альберто Бронди и соттотененте Бруно Кастро (Bruno Castro) — погибли<sup>1</sup>. Еще два CR.42 из-за нехватки горючего совершили вынужденную посадку на тунисском побережье в районе местечка Сиди-Хамет (Sidi Hamet) и были интернированы французскими властями.

В 10.20 с Сардинии поднялись еще девятнадцать CR.42 из 24° Gr. С.Т. Вместе с истребителями С.200 из 7° и 16° Gr. они сопровождали бомбардировщики, которые атаковали английский конвой. Над конвоем итальянские самолеты были встречены истребителями «Фулмар» из 807 Sqn. FAA и «Си Харрикейн» из 801 Sqn. FAA, поднявшимися с авианосцев «Игл» и «Аргус».

После боя итальянские пилоты 24° Gr. С.Т. заявили о трех сбитых «Харрикейнах» и одном «Фулмаре», еще три победы были отнесены к разряду вероятных. Один «Харрикейн» был записан на счет соттотененте Джорджио Моретти<sup>2</sup> из 354° Squadr., а остальные два были сбиты совместными усилиями тененте Итало Марчи (Italo Marchi) и серженте Ренато Касалини (Renato Casalini) из 355° Squadr., а также серженте-маджоре Ферручио Корти (Ferruccio Corti) и серж-

---

<sup>1</sup> Бронди родился 26.07.1915 г. в г. Феррара, а Кастро — 24.09.1918 г. в Триесте. Оба пилота были посмертно награждены Золотыми медалями за военную доблесть.

<sup>2</sup> Это была его вторая и, как затем оказалось, последняя личная победа в ходе Второй мировой войны. Кроме того, на счету Моретти были еще победы, одержанные в группе.

женге Анджело Ридзардо (Angelo Rizzardo)<sup>1</sup> из 354° Squadr. Кроме того, на счет Марчи и Касалини была записана и одна вероятная победа.

Действительные потери англичан составили два «Фулмара» из 807 Sqdn. FAA и один «Си Харрикейн» из 801 Sqdn. FAA, кроме того, повреждения получил еще один «Си Харрикейн». Эти данные в целом согласуются с числом побед, засчитанных итальянским летчикам-истребителям. Однако интересно, что в то же время экипажи бомбардировщиков SM.79, SM.84 и Cant Z.1007, участвовавших в атаке конвоя, заявили о том, что ими были сбиты четырнадцать вражеских истребителей!

Со своей стороны, Реджиа Аэронаутика потеряла в ходе этого налета девять бомбардировщиков: шесть SM.84, два SM.79 и один Z.1007, при этом пять из них были сбиты зенитным огнем с кораблей охранения. Не вернулись и три истребителя: два C.200 и один CR.42.

В ходе налета был потоплен голландский транспорт «Танимбар» («Tanimbar») тоннажем 8169 брт, в который попали одна торпеда и две 250-кг бомбы. Был также торпедирован крейсер «Ливерпуль», на котором в результате было затоплено машинное отделение. Потерявший ход корабль взял на буксир эсминец «Энтилоуп» («Anti-loop»), который получил приказ доставить «Ливерпуль» для ремонта обратно в Гибралтар.

Для их сопровождения была послана летающая лодка «Каталина» Z2146/B из 240 Sqdn. RAF, которую пилотировал флайинго-офицер Ридди (K. J. Riddy). Она должна была обеспечить противолодочную оборону поврежденного крейсера. В 17.50 того же дня «Каталину» перехватили четыре CR.42 из 355° Squadr. 24° Gr. С.Т., однако Ридди умело маневрировал, давая своим бортстрелкам возможность отражать атаки итальянских истребителей. В результате лишь одному сержанте Ренато Касалини удалось попасть в летающую лодку, легко ранив при этом ее бортрадиста.

После полудня 14 июня конвой вошел в зону действия торпедоносцев SM.79 из 132° Gr. A.S., находившихся на аэродроме Кастельветрано, в западной части Сицилии. Все четырнадцать само-

---

<sup>1</sup> Это были единственные победы, одержанные этими пилотами в ходе Второй мировой войны.

летов во главе с командиром группы капитано Карло Бускалья<sup>1</sup> сразу же поднялись в воздух. Для их прикрытия были выделены семнадцать Re.2001 и семь С.202. В нескольких милях от конвоя итальянские самолеты были встречены патрульными «Си Харрикейнами», поднявшимися с авианосцев. Истребители вступили с ними в бой, а торпедоносцы попытались прорваться через плотный заградительный зенитный огонь кораблей. Несколькими прямыми попаданиями был сбит SM.79 соттотененте Негри (Negri). Самолет упал на воду и быстро затонул, никто из его экипажа не успел выбраться наружу. Остальным торпедоносцам удалось атаковать транспорты, однако не было зафиксировано ни одного взрыва. Итальянские пилоты считали, что возможной причиной их неудачи были технические дефекты торпед.

Около 18.00 конвой атаковали Ju-87 из 102° Gr.Aut. В.а.Т. во главе с командиром группы капитано Джузеппе Кенни<sup>2</sup>. После возвращения итальянские пилоты сообщили о том, что им удалось

---

<sup>1</sup> 01.01.1942 г. 281° Squadr. A.S., которой он до этого командовал, была распущена, а сам Бускалья был отправлен в отпуск. К этому времени он выполнил 20 торпедных атак, хотя, по расчетам, экипаж торпедоносца мог совершить всего пять боевых вылетов до того, как его собьют. Тененте Бускалья был награжден пятью Серебряными медалями за военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса. 01.04.1942 г. он получил звание капитано и возглавил вновь формируемую 132° Gr. A.S. В ее состав вошли 278° Squadr. A.S. капитано Риволи (Rivoli) и 281° Squadr. A.S. капитано Джулио Чезаре Грациани (Giulio Cesare Graziani), которые также предстояло заново сформировать. Бускалья проявил большие организаторские способности, сумев в довольно короткое время привести свою группу в боеготовое состояние.

<sup>2</sup> С 25.05 по 31.07.1941 г. капитано Кенни во главе 239° Squadr. Aut В.а.Т. участвовал в налетах на Тобрук и на корабли союзников, доставлявших туда снаряжение, боеприпасы и продовольствие. За свои действия в этот период он был награжден двумя Серебряными медалями за военную доблесть. В сентябре 1941 г. Кенни был назначен командиром учебного центра по подготовке пилотов Ju-87 (1° Nucleo Addestramento Tuffatori), располагавшегося на аэродроме Лонате-Поццоло, в 37 км северо-западнее Милана. Это был относительно спокойный период в его жизни, когда он мог проводить время с женой и годовалой дочерью, однако желание участвовать в боях становилось все сильнее и сильнее. Через некоторое время Кенни попросил направить его в боевое подразделение и 01.05.1942 г. возглавил недавно сформированную 102° Gr.Aut В.а.Т.

поразить крейсер и транспорт, однако эти сведения не подтвердились. На обратном пути один самолет, выработав всю топливо, упал в море, а его экипаж был подобран спасательной летающей лодкой.

Тем временем южнее Крита немецкие Ju-88A из LG1 и KG54 вместе с Ju-87R из III./StG3 атаковали конвой, шедший из Александрии. Транспорт «Батан» («Bhutan») тоннажем 6104 брт, получив три прямых попадания, затонул в течение двадцати минут, а транспорт «Потаро» («Potaro») в результате близких разрывов получил повреждения.

В течение ночи с 14 на 15 июня, когда конвой уже находился на подходе к самому опасному месту своего плавания — Тунисскому проливу, большая часть эскорта конвоя «Гарпун», включая оба авианосца, повернула обратно в Гибралтар. Прикрывать пять оставшихся транспортов должны были крейсер ПВО «Каир», девять эсминцев, четыре тральщика и шесть сторожевых катеров. В районе Пантеллерии они встретились с отрядом итальянских боевых кораблей, в который входили легкие крейсера «Раймондо Монтекуколи» («Raimondo Montecuccoli») и «Евгенио ди Савойя» («Eugenio di Savoia») и пять эсминцев. В ходе завязавшегося боя был поврежден итальянский эсминец «Уджолино Вивальди» («Ugolino Vivaldi»)¹. Английский эсминец «Бедуин» («Bedoin») в результате попаданий потерял ход, а эсминец «Партридж» («Partridge») получил незначительные повреждения.

Ранним утром 15 июня с аэродрома Капельветрано должны были подняться тринадцать оставшихся SM.79 из 132<sup>o</sup> Gr. A.S., однако оказалось, что на аэродроме остались торпеды лишь для трех самолетов. В результате в воздух поднялись только торпедоносцы капитано Бускальи, соттененте Мартино Айшнера (Martino Aichner)² и тененте Камеры (Camera). На подходе к Пантеллерии их атаковали «Бьюфайтеры» из 235 Sqn. RAF, подняв-

---

¹ Был потоплен 10.09.1943 г. в проливе Бонифачо, между Корсикой и Сардинией, немецкой береговой артиллерией и самолетами Люфтваффе.

² Родился 12.03.1913 г. в г. Тренто. За успешные действия против кораблей конвоя «Гарпун» соттененте Айшнер был награжден Золотой медалью за военную доблесть. Он пережил войну и умер 21.12.1994 г. в Вероне.

шие с Мальты. Самолет Камеры получил настолько сильные повреждения, что ему пришлось совершить вынужденную посадку на Пантеллерии, а остальные два торпедоносца смогли продолжить поиск конвоя. После полудня капитано Бускалья обнаружил и потопил транспорт «Бардуэн» («Burdwal») тоннажем 6069 брт, который до этого уже был поврежден немецкими Ju-88. В 14.25 итальянский торпедоносец потопил эсминец «Бедуин», который получил тяжелейшие повреждения в бою с итальянскими кораблями.

Затем в 12.15 конвой атаковали десять Ju-87 из 102° Gr. Aut. В. а. Т. во главе с капитано Джузеппе Кенни, которых прикрывали двадцать пять С.202 из 155° Gr. 51° Stormo С.Т. во главе с маджоре Дуилио Серджио Фанали (Duilio Sergio Fanali)<sup>1</sup>. Зенитным огнем и патрулировавшими над конвоем «Спитфайрами» из 601 Sqn. RAF были повреждены два Ju-87, один из них смог дотянуть до аэродрома Чинисия на Сицилии, а второй упал в море, и его экипаж так и не удалось найти.

---

<sup>1</sup> Родился 21.06.1911 г. в Риме. После окончания гимназии Фанали поступил в академию Реджиа Аэронаутики и 01.10.1932 г. ему было присвоено звание соттененте. 16.03.1933 г. он получил лицензию пилота, а 03.05.1934 г. — лицензию военного летчика. В 1937 — 38 гг. в Испании капитано Фанали командовал 65° Squadr. Aut. Assalto, которая была оснащена самолетами Breda Ba.65 и участвовала в боях на Арагонском фронте. В 1940 г. он возглавил 160° Squadr. 12° Gr. Assalto 50° Stormo, которая сначала имела на вооружении Ba.65, а затем была перевооружена CR.32. В течение 1941 г. Фанали командовал 155°, 165° и 160° Squadr., потом с мая по декабрь 1942 г. — 155° Gr. 51° Stormo С.Т., а затем в январе — сентябре 1943 г. — 51° Stormo С.Т. В октябре 1943 г. он вступил в Aeronautica Co-Belligerante и до марта 1945 г. был командиром Raggruppamento Saccia. До апреля 1948 г. Фанали служил в Генеральном штабе ВВС Италии, а затем до августа 1951 г. был военно-воздушным атташе при посольстве Италии в Лондоне. С декабря 1954 г. по октябрь 1956 г. он возглавлял 1-й департамент министерства авиации Италии, а затем занимал руководящие посты в НАТО. До августа 1958 г. Фанали был командиром 5ATAF и заместителем командира 56TAF, с 30.12.1961 г. по 02.03.1963 г. — заместителем командующего ВВС НАТО в Южной Европе, а с апреля 1965 г. по март 1966 г. — начальником NATO Defence College. 28.02.1968 г. генерал-двускуадра Фанали стал начальником Генерального штаба ВВС Италии и занимал этот пост до выхода в отставку 01.11.1971 г. В ходе своей службы он был награжден шестью Серебряными и тремя Бронзовыми медалями за военную доблесть. Умер Дуилио Серджио Фанали 27.08.1997 г.



**Дуилио Серджио Фанали (Duitio Sergio Fanali)**



**Пилоты из 378° Squadr. 155° Gr. 51° Stormo C.T.:  
Сержанте-маджоре Дель Фаббрио (Del Fabbrio) (слева) и  
тененте Джованни Амбрисио (Giovanni Ambrasio)  
рисуют на киле С.202 тененте Амбрисио силуэт «Спитфайра»,  
аэродром Джела, 10.07.1942 г.**

**В тот день, согласно итальянским данным, они вместе  
с сержанте-маджоре Франческо Визентини (Francesco Visentini)  
сбили над Мальтой два «Спитфайра»,  
но фактически 126 Sqdn. RAF потерял только один истребитель**

Согласно итальянским данным, в ходе завязавшегося между истребителями боя были сбиты четыре «Спитфайра». По одной победе было записано на счет маджоре Фанали, капитано Карло Миани (Carlo Miani)<sup>1</sup> и соттененте Туллио Мартинелли (Tullio Martinelli), четвертную разделили марешиалло Ремо Зеда (Remo Zeda) и Роберто Гауччи (Roberto Gaucchi). В действительности же 601 Sqdn. RAF потерял только один «Спитфайр» сержанта Аллена-Роуландсона (Allen-Rowlandson), который на обратном пути на Мальту, выработав все горючее, упал в воду. Еще два истребителя вернулись на аэродром с повреждениями.

Одновременно продолжились налеты на конвой, следовавший из Александрии. Сначала в 13.45 десять Ju-87R из III./StG3 атаковали и повредили крейсер «Бирмингем» («Birmingham»). Затем над конвоем появились тридцать пять «Штук» из II./StG3. Эсминец «Эйредел» («Airedale») в результате прямого попадания 250-кг бомбы получил настолько серьезные повреждения, что с него сняли всех оставшихся в живых<sup>2</sup>, после чего окончательно «добили» артиллерийским огнем с других кораблей. Также был тяжело поврежден и вскоре затоплен своим экипажем австралийский эсминец «Нестор» («Nestor»). Кроме того, повреждения получили «ложный» линкор «Центурион» и крейсер «Арегуза» («Arethusa»). В результате адмирал Виан (Vian), руководивший операцией «Вигорос», понимая, что дальнейшее движение конвоя на запад приведет к еще большим потерям, отдал приказ оставшимся кораблям повернуть обратно в Александрию<sup>3</sup>.

Успешные действия Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики в течение 14 — 15 июня 1942 г. привели к тому, что из семнадцати транс-

---

<sup>1</sup> Участвовал в гражданской войне в Испании и сбил один республиканский самолет. Затем он командовал 360° Squadr. В июне 1942 г. в боях над Мальтой капитано Миани сбил три «Спитфайра». 14.06.1942 г. во время очередного вылета на его C.202 MM8339 отказал двигатель и он был вынужден выпрыгнуть на парашюте. Осенью 1943 г. маджоре Миани вступил в ANR и в октябре 1944 г. был назначен командиром II° Gr. C. T. Всего в ходе Второй мировой войны он одержал семь побед.

<sup>2</sup> В результате взрыва на нем погибли 44 чел.

<sup>3</sup> Лишь один старый голландский транспорт «Аагтеркерк» («Aagterkerk») из-за своей малой скорости вынужден был укрыться в порту Тобрука. К несчастью для его экипажа, уже 20.06.1942 г. немецкие войска заняли Тобрук.

портов, вышедших из Гибралтара и Александрии, на Мальту смогли прийти лишь два. Это было довольно крупное поражение, понесенное англичанами на Средиземном море, и потому 24 июня на аэродром Сан-Пьетро, в центральной части Сицилии, специально для награждения отличившихся пилотов прилетел сам Муссолини. Надо заметить, что во время перелета с аэродрома Элмас на Сардинии он лично сидел за штурвалом своего персонального SM.81.

1 июля С.202 из 51° Stormo С.Т., прикрывавшие бомбардировщики, встретились над Мальтой со «Спитфайрами» из 603 Sqn. RAF. Согласно итальянским данным, в ходе последующего боя были сбиты восемь английских истребителей, причем повреждения получили только два С.202. По сведениям же противоположной стороны, был потерян лишь один «Спитфайр» и сбит один С.202, еще один истребитель и бомбардировщик были отнесены к категории вероятных побед.

Утром 2 июля С.202 из 155° Gr. 51° Stormo С.Т. сопровождали бомбардировщики Z.1007bis из 33° Gr. В.Т., которые атаковали аэродром Калафрана, в южной части острова. В ходе боя с поднявшимися наперехват «Спитфайрами» итальянцы потеряли один истребитель и еще один С.202 получил повреждения.

Ранним утром 4 июля три SM.84 из 4° Gr. 7° Stormo В.Т. совершили очередной налет на Мальту. Их непосредственное прикрытие включало двадцать два С.202 из 51° Stormo С.Т., еще семнадцать истребителей держались поблизости и были готовы в случае необходимости прийти на помощь. Над островом итальянские самолеты были перехвачены десятью «Спитфайрами» из 249 Sqn. RAF. По английским данным, в ходе боя были сбиты все три бомбардировщика, два «Спитфайра» получили тяжелые повреждения. Итальянцы подтвердили потерю двух SM.84, заявив при том, что были сбиты четыре английских истребителя, один из которых был на счету бортстрелков бомбардировщиков.

12 июля в очередном бою над Мальтой был сбит Re.2001 командира 2° Gr. Aut. С.Т. тененте-колонелло Альдо Куарантотти<sup>1</sup>.

Днем 25 июля девятнадцать С.202 из 51° Stormo С.Т. (двенадцать из 20° Gr. и семь из 155° Gr.) вместе с Bf-109G-2 из II./JG53 и

---

<sup>1</sup> Родился 23.01.1910 г. в Неаполе. Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

I./JG77 прикрывали пять Ju-88, которые атаковали аэродромы Лука и Хал Фар. На последнем в результате бомбежки были повреждены два «Харрикейна». Над Мальтой вся эта смешанная группа встретилась с восьмеркой «Спитфайров» из 603 Sqn. RAF. В ходе последующего боя, по итальянским данным, тененте Итало Д'Амико (Italo D'Amico)<sup>1</sup> и марешалло Тарантола сбили по одному истребителю, а победа капитано Никлота Доглио была отнесена к разряду вероятных, еще пять «Спитфайров» получили повреждения. Со своей стороны, английские летчики претендовали на один сбитый истребитель<sup>2</sup> и два поврежденных «Юнкерса»; при этом, по данным RAF, в бою был незначительно поврежден лишь один «Спитфайр».

27 июля в ходе очередного боя над Мальтой погиб командир 151<sup>o</sup> Squadr. 20<sup>o</sup> Gr. 51<sup>o</sup> Stormo С.Т. капитано Фурио Никлот Доглио, имевший на своем счету семь побед. Его С.202 MM9042 «151-1» был атакован «Харрикейном» канадского аса Джорджа Берлинга (George Beurling)<sup>3</sup> и взорвался в воздухе. В том же бою был подбит и истребитель его ведомого, марешалло Эннио Тарантола получил ранение в руку, но смог благополучно вернуться на аэродром Джела.

Закончившиеся неудачей операции «Гарпун» и «Вигорос» заставили британское Адмиралтейство начать подготовку к проводке нового крупного конвоя на Мальту под кодовым наименованием операция «Пьедестал» («Pedestal»). Специально для этого в Гибралтар прибыли двенадцать современных транспортов, способных поддерживать высокую скорость хода и оснащенных 20-мм зенитными автоматами «Эрликон». Они должны были доставить на Мальту около 85 тыс. т боеприпасов, топлива, про-

---

<sup>1</sup> Капитано Д'Амико погиб 27.05.1943 г. и был посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

<sup>2</sup> Это был Bf-109G из 2./KG77. Его пилот — обер-фельдфебель Курт Гёрбинг (Kurt Görbing) — успел выпрыгнуть на парашюте и затем был подобран немецким гидросамолетом Do-24, вылетевшим с Сицилии. Гёрбинг погиб 25.09.1942 г. На его счету было шесть побед.

<sup>3</sup> Всего же в ходе Второй мировой войны Берлинг одержал 32 победы. Он погиб 21.05.1948 г., когда пилотируемый им транспортный самолет Nordhuup «Norseman» разбился при взлете с одного из римских аэродромов. Джордж Берлинг похоронен на протестантском кладбище Верано в Риме.

довольствия и различного снаряжения, а танкер «Огайо» («Ohio») — 11,5 тыс. т авиационного керосина и дизельного топлива.

В 02.00 10 августа конвой вышел из Гибралтарского пролива и начал движение в сторону Мальты. Его непосредственное сопровождение состояло из четырех крейсеров и одиннадцати эсминцев. Боевое же прикрытие конвоя включало два линкора, три авианосца, семь крейсеров и 26 эсминцев! Кроме того, из Гибралтара вышел и авианосец «Фьюриос» («Furious»), на борту которого находились тридцать три «Спитфайра» и которые затем должны были перелететь с него на Мальту. Одновременно с основным конвоем из Александрии на Мальту вышел вспомогательный конвой, имевший задачу отвлечь внимание противника на себя.

Такая армада кораблей не могла проскользнуть незамеченной мимо немецких и итальянских агентов, которые в большом количестве находились на побережье Испанского Марокко. Командование Реджиа Аэронаутики и 2-го воздушного флота Люфтваффе начало срочно концентрировать свои силы. На Пантеллерию были переброшены «Пиччиателло» из 102° Gr. Aut. V.a.T. и SM.79 из 132° Gr. A.S., а на аэродром Трапани на Сицилии прибыли двадцать шесть Ju-87D из I./StG3.

11 августа конвой понес первую ощутимую потерю, когда немецкой подводной лодкой был торпедирован и затем затонул авианосец «Игл». Вечером того же дня конвой вошел в зону досягаемости немецких и итальянских самолетов. Первыми его атаковали Ju-88 из LG1 и He-111 из KG26, но мощным зенитным огнем с кораблей охранения атака была отбита. Утром 12 августа конвой сначала атаковали девятнадцать «Юнкерсов» из LG1, а затем около полудня еще тридцать семь. Обе атаки завершились безрезультатно, причем LG1 потеряла семь Ju-88, один из которых был случайно сбит итальянским истребителем.

После полудня в дело вступили и самолеты Реджиа Аэронаутики. В атаке участвовали четырнадцать SM.79 из 132° Gr. A.S. во главе с командирами эскадрилий капитано Риволи и Грациани<sup>1</sup> и еще столько же торпедоносцев из 105° Gr. A.S. По времени их налет

---

<sup>1</sup> В это время командир группы Карло Бускалья находился в Риме. 12.08.1942 г. он был принят Муссолини, который в тот же день присвоил ему звание маджоре.

был скоординирован с атакой девяти Ju-87 из 102<sup>o</sup> Gr.Aut. В.а.Т. во главе с командиром группы маджоре Кенни<sup>1</sup>, а сразу же после них над конвоем появились двенадцать SM.84 из 32<sup>o</sup> Gr. В.Т. Истребительное прикрытие атаки осуществляли двадцать восемь С.202 из 51<sup>o</sup> Stormo С.Т. во главе с маджоре Фанали.

Кроме того, в налете принимали участие и два Re.2001GV, которые пилотировали тененте Риккардо Ваккари (Riccardo Vaccari) и Гвидо Робоне (Guido Robone). Это были пилоты из 1-го испытательного центра Реджиа Аэронаутики, располагавшегося на аэродроме Гуидония, в 21 км северо-восточнее Рима. В августе они вошли в состав специального звена (Sezione Speciale), созданного для боевых испытаний самолета Re.2001GV. Предполагалось, что каждый из этих самолетов будет нести по одной 630-кг специально разработанной бронебойной бомбе, однако в последний момент перед вылетом в конструкции обнаружилось неполадки и самолеты пришлось вооружить всего лишь 50-кг осколочными бомбами.

Несмотря на большое число участвовавших в налете самолетов, результаты были довольно скромными. Лишь одна торпеда попала в эсминец «Форсайт» («Foresight»), корабль получил тяжелейшие повреждения и на следующий день был добит эсминцем «Тартар». Пара Re.2001GV тененте Ваккари и Робоне беспрепятственно спикировала на авианосец «Викториус» («Victorius»), поскольку английские зенитчики ошибочно приняли их за свои истребители «Си Харрикейн»<sup>2</sup>. Все сброшенные ими осколочные бомбы попали в летную палубу авианосца, но из-за своего малого калибра никаких значительных повреждений не причинили, и лишь разлетающимися осколками были убиты шесть человек из экипажа «Викториуса».

В то же время непосредственно в ходе налета итальянцы потеряли девять торпедоносцев. Вскоре после того, как оставшиеся SM.79 вернулись на Пантеллерию, их аэродром атаковали «Бьюфайтеры» из 248 Sqn RAF. В результате уже на земле несколько самолетов получили повреждения и пилот одного из них — тененте Моретти (Moretti) — был убит.

---

<sup>1</sup> Звание маджоре ему было присвоено 31.07.1942 г.

<sup>2</sup> После возвращения Ваккари сообщил, что сбил один из «Си Харрикейнов», патрулировавших над конвоем, и ему была засчитана вторая личная победа.

Лишь вечером 12 августа немецкие и итальянские пилоты смогли, наконец, добиться ощутимых успехов. В 18.45 боевое охранение конвоя атаковали Ju-87D из I./StG3 и 102° Gr.Aut. В.а.Т. Авианосец «Индомитабл» («Indomitable») получил два прямых попадания в полетную палубу, еще три бомбы взорвались рядом с его бортом. В результате на авианосце погибли шесть офицеров и 44 матроса, еще 59 чел. получили тяжелые ранения. Были повреждены оба самолетоподъемника «Индомитабла», причем один из них опустился ниже уровня полетной палубы, сделав ее непригодной для взлета и посадки самолетов. В ходе атаки зенитным огнем были сбиты два немецких и семь итальянских Ju-87D, при этом один из итальянских самолетов врезался в корму линкора «Родней» («Rodney»).

Затем около 20.25 конвой атаковали тридцать Ju-88 из II./KG77, I./KG54 и KGr.806, а также семь торпедоносцев He-111 из 6./KG26. Транспорт «Эмпайр Хоп» («Empire Hope») тоннажем 12 688 брт получил два прямых попадания и загорелся. Его экипаж был снят подошедшим эсминцем «Пенн» («Penn»). Близкими разрывами бомб были повреждены транспорты «Гленорч» («Glenorchy») тоннажем 8982 брт и «Декалешейн» («Deucalion»)¹ тоннажем 7516 брт. Пилоты He-111 торпедировали «Клан Фергюсон» («Clan Ferguson») тоннажем 7347 брт. Еще одна торпеда попала в транспорт «Брисбейн Стар» («Brisbane Star») тоннажем 12 791 брт, и он, покинув конвой, пошел к побережью Туниса.

Всего в течение 12 августа конвой «Пьедестал» потерял семь транспортных судов, при этом пять из них были потоплены пилотами немецких Ju-88. В течение вечера и ночи итальянские подводные лодки потопили крейсер ПВО «Каир» и поврежденные до этого транспорты «Клан Фергюсон» и «Эмпайр Хоп». Также были торпедированы и получили повреждения крейсера «Нигерия» («Nigeria»), «Кения» и танкер «Огайо».

На рассвете 13 августа конвой атаковали итальянские и немецкие торпедные катера, которые в течение четырех часов выполнили пятнадцать атак. В результате один за другим были торпедированы

---

¹ В 21.15 его атаковали два He-111. Одна торпеда прошла мимо, но вторая, сброшенная с более близкого расстояния, попала в корабль. На нем начали взрываться бочки с авиационным бензином, которые он вез. Несколько человек из экипажа погибли, а остальные были взяты на борт эсминца «Брахмам» («Brahmam»).



**Экипаж Ju-87D из 102° Gr. Aut. В.в.Т.  
после успешного налета на конвой «Пьедестал»**



**Торпедоносец SM.79 из 132° Gr. A.S.**

транспорты «Рочестер Кастрл» («Rochester Castle»), «Альмерия Лайкс» («Almeria Lykes»), «Санта Элиза» («Santa Elisa») и «Уэйранжи» («Wairangi»), при этом три последних практически сразу же затонули. Получил тяжелые повреждения и также затонул крейсер «Манчестер».

Снова наступила очередь авиации. В 08.10 в 30 милях юго-восточнее о. Пантеллерия двенадцать Ju-88 из 9./KG54 во главе с оберлейтенантом Вольфгангом Шульцем (Wolfgang Schulz) атаковали транспорт «Ваймарама» («Waimarama») тоннажем 12 843 брт. Первый «Юнкерс» из-за сильного зенитного огня промахнулся, но уже все четыре бомбы, сброшенные со второго самолета, попали точно в цель. На «Ваймараме» начали взрываться топливо и боеприпасы, которые он вез. Корабль превратился в огненный шар и в течение нескольких минут затонул<sup>1</sup>. В результате мощного взрыва и вспышек пламени огонь перекинулся на транспорт «Мельбурн Стар» («Melbourne Star») тоннажем 12 806 брт, шедший рядом. На нем загорелись шлюпки и краска обшивки.

Затем над конвоем появились Ju-88 из LG1 и командир I./LG1 гауптман Йоахим Хелбиг (Joachim Helbig)<sup>2</sup> смог потопить транспорт «Гленорч», поврежденный накануне вечером. После прямого попадания взорвались находившиеся на его борту боеприпасы и корабль в течение нескольких минут ушел под воду.

После этого конвоем атаковали пятнадцать Ju-87D из I./StG3 и восемь «Пиччиателло» из 102° Gr.Aut. В.а.Т. В результате прямого попадания загорелся транспорт «Дорсет» («Dorset») тоннажем 10 624 брт. Экипаж покинул корабль и был подобран эсминцем «Брахмам»<sup>3</sup>. Повреждения получил и транспорт «Порт Чалмерс» («Port Chalmers»). Зенитным огнем были сбиты два итальянских самолета, и один из них протаранил уже поврежденный до этого танкер «Огайо».

Из состава 132° Gr. A.S. в воздух 13 августа смогли подняться только пять торпедоносцев. Когда они уже заходили для атаки кон-

---

<sup>1</sup> Из его экипажа спаслись только 33 человека, остальные 87, включая капитана Пирса (R. S. Pearce), погибли.

<sup>2</sup> Подробно о нем можно прочитать в книге: «Асы Люфтваффе. Бомбардировочная авиация» (М.: АСТ, 2002).

<sup>3</sup> Вечером того же дня «Дорсет» был окончательно добит немецкими Ju-87.

воя, проходившего в тот момент Тунисский пролив, их самих перехватили «Спитфайры», поднявшиеся с Мальты. Английские истребители сбили один SM.79, и весь его экипаж во главе с тененте Барани (Barani) погиб. Вернувшиеся экипажи сообщили об одном вероятном попадании, но эта информация не подтвердилась.

В течение 14 августа итальянские и немецкие самолеты еще несколько раз атаковали как сам конвой, уже приближавшийся к Мальте, так и главные силы боевого охранения, повернувшие обратно в Гибралтар. Однако плотный зенитный огонь корабельной артиллерии и умелое маневрирование кораблей не позволили пилотам Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики добиться новых успехов; при этом итальянцы потеряли командира 7<sup>о</sup> Gr. С.Т. маджоре Пьера Джузеппе Скарпетту<sup>1</sup>. В результате транспорты «Рочестер Кастрл», «Порт Чалмерс» и «Брисбейн Стар», а также танкер «Огайо» все же смогли достичь Мальты. Они доставили 32 тыс. т различных грузов и 11,5 тыс. т авиационного керосина и дизельного топлива, которые сыграли немаловажную роль в победе английских войск в сражении у Эль-Аламейна в Северной Африке.

10 октября 1942 г. командующий 2-м воздушным флотом Люфтваффе генерал-фельдмаршал Альберт Кессельринг решил начать уже третье по счету массированное воздушное наступление на Мальту, в котором должны были участвовать и самолеты Реджиа Аэронаутики, базировавшиеся на Сицилии. 11 октября Ju-88 пятью волнами под мощным истребительным прикрытием атаковали английские аэродромы на Мальте. В воздух поднялись восемьдесят «Юнкерсов», однако острова достигли только пятьдесят шесть, а остальные из-за различных технических проблем вынуждены были вернуться.

В 07.20 семь Ju-88А из I/KG54, которых сопровождали двадцать пять C.202 из 51<sup>о</sup> Stormo С.Т. и четыре немецких Bf-109, совершили налет на аэродром Хал Фар. Им навстречу поднялись девятнадцать «Спитфайров»: восемь из 1435 Sqdn. RAF, семь из 126 Sqdn.

---

<sup>1</sup> В ходе Второй мировой войны он последовательно командовал 360<sup>о</sup>, 150<sup>о</sup> и 98<sup>о</sup> Squadr. На его счету было пять личных побед. Скарпетта был награжден тремя Серебряными и двумя Бронзовыми медалями за военную доблесть, а затем посмертно — Золотой медалью за военную доблесть.

RAF и четыре из 229 Sqn. RAF. Согласно итальянским данным, в завязавшемся бою были сбиты четыре английских истребителя, но фактически лишь по одному «Спитфайру» из 126 и 1435 Sqn. RAF получили повреждения. Со своей стороны, английские пилоты претендовали на один C.202, что соответствовало действительным потерям 51° Stormo C.T.

В течение 12 октября на Мальту было совершено шесть налетов, в которых участвовали уже 102 бомбардировщика. Около полудня десять C.202 из 155° Gr. 51° Stormo C.T. и двенадцать Bf-109G-2 из II./JG53 прикрывали восьмерку Ju-88. Южнее побережья Сицилии они встретили двадцать один «Спитфайр»: восемь из 249 Sqn. RAF, семь из 229 Sqn. RAF и шесть из 1435 Sqn. RAF. После боя итальянцы заявили о двух сбитых и трех поврежденных английских истребителях. Однако фактически был сбит лишь один «Спитфайр» EN978 «О», да и он был на счету командира II./JG53 гауптмана Герхарда Михальски (Gerhard Michalski)<sup>1</sup>. Английский летчик — сержант Кнокс-Уильямс (Кнокс-Williams) — был позднее подобран спасательным гидросамолетом.

13 октября Ju-88 из 2-го воздушного флота Люфтваффе еще шесть раз бомбили английские аэродромы на острове. 14 ноября налеты продолжились и около 10.00 пилоты 51° Stormo C.T. провели над Мальтой очередной бой со «Спитфайрами». Итальянцы утверждали, что сбили пять истребителей, но в действительности англичане потеряли только три.

В течение 15 октября Ju-88 четырежды бомбили аэродромы Лука и Та Венеция (Ta Venezia), 16 октября группы из семи — девяти «Юнкерсов» совершили четыре налета на аэродромы Хал Фар и Та Венеция. Однако бомбовые удары не приносили видимого эффекта и «Спитфайры» по-прежнему поднимались в воздух, нанося ощутимые потери противнику. 17 октября в налетах на остров участвовали 48 Ju-88, которых прикрывали в общей сложности 133 истребителя. Однако, несмотря на столь мощное сопровождение, пилоты «Спитфайров» сбили шесть «Юнкерсов».

---

<sup>1</sup> Это была его 47-я победа. Через два дня — 15.10.1942 г. — Михальски сам был сбит в бою со «Спитфайрами». Выпрыгнув на парашюте, он несколько часов провел в надувной лодке, прежде чем его нашел и подобрал спасательный Do-24. Всего в ходе Второй мировой войны Герхард Михальски одержал 73 победы.

Стало очевидно, что сил Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики было просто недостаточно, чтобы уничтожить такую хорошо укрепленную и защищенную цель, как Мальта. Ощущение бесполезности своих действий начало распространяться не только среди экипажей бомбардировщиков, но и среди летчиков-истребителей. Командующему 2-м воздушным флотом Люфтваффе генерал-фельдмаршалу Альберту Кессельрингу докладывали, что у пилотов возникло нечто вроде «синдрома Мальты». Тем не менее небольшие группы бомбардировщиков еще в течение 18 и 19 октября продолжали совершать налеты на английские аэродромы, но эффект от них был минимальным. Лишь вечером 19 октября 1942 г. Кессельринг отдал приказ прекратить активные действия против Мальты<sup>1</sup>.

Окончательный отказ Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики от наступательных действий против Мальты был больше, чем простое тактическое поражение. Они потеряли стратегическую инициативу на Средиземноморье, и все, что теперь им оставалось делать, так это лишь реагировать на действия союзников.

---

<sup>1</sup> В течение 10 — 19.10.1942 г. октября 2-й воздушный флот Люфтваффе потерял в боях над Мальтой тридцать восемь самолетов, в т. ч. десять истребителей.

## Кампания на Восточном фронте 1941 — 43 гг.

30 июня 1941 г. Муссолини предложил Гитлеру направить на Восточный фронт итальянский армейский корпус. После получения согласия властей Третьего рейха 10 июля такой корпус был сформирован и получил наименование «Экспедиционный корпус в России» (*Corpo di Spedizione in Russia — C.S.I.R.*). Для его поддержки с воздуха 29 июля на румынском аэродроме Тудора (Tudora), в 80 км северо-западнее г. Яссы, было создано специальное авиационное подразделение (*Aviazione del C.S.I.R.*) во главе с колонелло Карло Драго (Carlo Drago).

12 августа в Тудору с аэродрома Тирана прибыла 22° Gr. Aut. С.Т. маджоре Джованни Борцони (Giovanni Borzoni). В нее входили: 339° Squadr. капитано Витторио Мингуцци<sup>1</sup>, 362° Squadr. капитано Германо Ла Ферла (Germano La Ferla) и 369° Squadr. капитано Джорджио Янничелли (Giorgio Iannicelli). Перед отлетом в Тудору группа была усилена 371° Squadr. капитано Энрико Мейлле (Enrico Meille), переданной из 150° Gr. Aut. С.Т. Всего в 22° Gr. Aut. С.Т. имелись пятьдесят один истребитель С.200 и пять транспортных самолетов: три Са.133 и два SM.81.

Вслед за ней 16 августа в Тудору перелетела 61° Gr. Aut. О.А. тененте-колонелло Бруно Джерини (Bruno G. Ghierini). Она располагала тремя эскадрильями: 34° Squadr. капитано Чезаре Бонино (Cesare Bonino), 119° Squadr. капитано Джованни Дизегна (Giovanni

---

<sup>1</sup> Родился 05.03.1912 г. В 1936 г. после окончания академии Реджиа Аэронаутики он в звании тененте прибыл в 6° Stormo. В 1937 г. Мингуцци стал командиром 153° Squadr. В составе пилотажной группы 6° Stormo он принимал участие в нескольких авиашоу, в т. ч. в показательных выступлениях во время визита в Италию Адольфа Гитлера. В июне 1938 г. Мингуцци добровольцем отправился в Испанию и, летая в XXII° Gr. С.Т., одержал три личных победы. После возвращения он получил звание капитано и возглавил 359° Squadr. 22° Gr. 52° Stormo. В марте 1941 г. эскадрилья прибыла в Тирану, и в ходе боев на Балканах Мингуцци одержал первую личную победу в ходе Второй мировой войны. 22.12.1941 г. Мингуцци возглавил 22° Gr. Aut. С.Т., действовавшую уже на Восточном фронте. Летом 1942 г. ему было присвоено звание маджоре. В октябре 1942 г., когда группа находилась на Сицилии, он заразился тифом и вернулся на свою должность лишь в январе 1943 г. 01.03.1943 г. маджоре Мингуцци

Disegna) и 128° Squadr. капитано Иджино Мендини (Igino Mendini), и имела тридцать два самолета Ca.311 и один транспортный SM.81.

Для противовоздушной обороны аэродромов и их снабжения, на которых этим самолетам предстояло базироваться, Aviazione del C.S.I.R. были приданы шесть батарей 20-мм зенитных пушек «Бреда» и около трехсот различных автомобилей. Общая численность персонала Aviazione del C.S.I.R. составила 1910 чел.: 140 офицеров, 180 унтер-офицеров, 1500 рядовых и 90 гражданских специалистов.

27 августа 1941 г. истребители C.200 из 22° Gr.Aut. C.T. впервые встретились с советскими самолетами. В тот день итальянские пилоты заявили об уничтожении шести бомбардировщиков СБ и двух И-16, не понеся при этом потерь. Линия фронта отходила все дальше на восток, и потому в сентябре обе группы Aviazione del C.S.I.R. перелетели на аэродром в Кривом Роге.

Надо сказать, что первоначальный энтузиазм итальянских пилотов быстро угас благодаря точной стрельбе... немецких зенитчиков. Из-за того, что между Люфтваффе и частями вермахта, с одной стороны, и штабом Aviazione del C.S.I.R., с другой стороны, еще не было налажено должного взаимодействия, немецкие зенитчики регулярно принимали C.200 за советские самолеты и до конца сентября сбивали четыре итальянских истребителя.

В сентябре 1941 г. в состав Aviazione del C.S.I.R. дополнительно вошла 245° Squadr. Т. капитано Эрнесто Каприльяно (Ernesto Caprioglio). Она была сформирована 1 сентября в Бухаресте и распола-

---

на истребителе D.520 сбил в районе Неаполя В-24. Вероятно, это был первый самолет такого типа, сбитый итальянскими пилотами. 2 апреля он на прототипе Re.2005 MM494 сбил над о. Искья второй «Либерейтор», а 28 апреля — третий. 21 июня в бою в районе Неаполя он повредил еще два В-24. В 14.20 20.07.1943 г. маджоре Мингуцци взлетел с аэродрома Капуа, однако во время набора высоты на его Re.2005 MM495 загорелся двигатель. Решив сбить пламя, он перевел самолет в пикирование. Выровняв истребитель на уровне вершук деревьев, Мингуцци попытался совершить посадку «на брюхо», но скорость была слишком велика, и посадка завершилась катастрофой. Re.2005 был полностью разрушен, но Мингуцци остался жив, хотя и получил серьезные травмы. Осенью 1943 г. маджоре Мингуцци вступил в Aeronautica Co-Belligerante. После окончания Второй мировой войны он продолжал служить в ВВС Италии и вышел в отставку в звании генерала. Умер Витторио Мингуцци в 1977 г.



**Инспектор истребительной авиации Люфтваффе  
оберст Вернер Мёльдерс (Werner Mölders)  
в кабине С.200 из 22° Gr.Auf. С.Т.,  
сентябрь — октябрь 1941 г.**



**С.200 командира 22° Gr.Auf. С.Т.  
маджоре Джованни Борциони (Giovanni Borzoni),  
на фюзеляже самолета — эмблема группы,  
которую придумал сержанте Джузеппе Бирон (Giuseppe Biron)**

гала десятью SM.81, среди которых были и два самолета, ранее входившие в 22° Gr.Aut. С.Т.

5 октября Aviazione del C.S.I.R. посетили начальник Генерального штаба Реджиа Аэронаутики и заместитель министра авиации генерале-ди-скаудра Франческо Приколо, прилетевший в Кривой Рог на персональном SM.75. Визит прошел не очень удачно: сначала Приколо пришлось выслушать немало претензий от своих пилотов относительно оббитых немцами истребителей, а затем выяснилось, что из-за многочисленных технических проблем его SM.75 не может взлететь, и генералу пришлось возвращаться в Италию на специально вызванном Ju-52/3m авиакомпании «Ala Vittoria».

В конце октября 1941 г. 22° Gr.Aut. С.Т. и 128° Squadr. O.A. были временно подчинены штабу 5-го авиакорпуса Люфтваффе (V.Fliegerkorps) и перебазировались на аэродром Запорожье. В начале ноября выпал первый снег и итальянцы, чья форма одежды явно не соответствовала зимним условиям, начали переживать серьезные трудности.

21 ноября в состав Aviazione del C.S.I.R. была включена еще одна транспортная эскадрилья — 246° Squadr. Т. капитано Николы Фаттибене (Nicola Fattibene). Она прибыла с аэродрома Витербо, в 67 км северо-западнее Рима, и имела десять SM.81.

После того как 1-я танковая группа вермахта заняла г. Сталино<sup>1</sup>, на расположенный там аэродром в декабре были переброшены С.200 из 359° и 371° Squadr. С.Т. и Са.311 из 119° Squadr. O.A.

24 декабря советские войска атаковали итальянские позиции в районе железнодорожной станции Никитовка<sup>2</sup>, в 42 км северо-восточнее Сталино. Для находившихся там частей 3-й конно-механизированной дивизии «Челере» имени принца Амедео герцога Д'Аоста (3 Divisione «Celere» Principe Amedeo Duca D'Aosta)<sup>3</sup> и легиона

---

<sup>1</sup> Ныне г. Донецк.

<sup>2</sup> Ныне находится на территории г. Горловка.

<sup>3</sup> В ее составе были два кавалерийских полка: «Кавалерия Савойи» («Savoia Cavalleria»), ведущий свою историю с 1692 г., и «Уланы Новары» («Lanciero di Novara»), созданный в 1829 г., а также 3-й берсальерский полк, артиллерийский полк, 3-я моторизованная группа «Сан-Джорджио» («San Giorgio»), включавшая 61 танкетку L3 и батальон мотоциклистов, и противотанковая и инженерная роты. Общая численность дивизии составляла 7750 чел.

чернорубашечников «Тальяменто» (*Legione Camicie Nere «Tagliamento»*)<sup>1</sup> советское наступление стало полной неожиданностью, и они начали отступать.

Истребители 22° Gr. Aut. С.Т. получили приказ прикрыть итальянские части с воздуха и в течение 24 декабря сбили в районе Никитовка — Новая Орловка пять советских самолетов. 27 декабря на аэродром Сталино прибыла 369° Squadr. С.Т., и на следующий день пилоты 22° Gr. Aut. С.Т. записали на свой счет еще девять побед, среди которых, согласно итальянским данным, были шесть И-16, сбитых С.200 из 359° Squadr. С.Т. в боях в районе Тимофеевская — Польская.

К этому времени итальянские части смогли остановить советское наступление, а затем к 31 декабря вернули все утраченные позиции. Престиж С.С.И.Р. был восстановлен, и Муссолини, которого известия о первоначальном отступлении привели в бешенство, даже послал командующему С.С.И.Р. генералу Джованни Мессе (*Giovanni Messe*) поздравительную телеграмму.

Согласно итальянским данным, с 27 августа по 31 декабря 1941 г. пилоты 22° Gr. Aut. С.Т. сбили двадцать два советских самолета. За тот же период в ходе боевых вылетов *Aviazione del С.С.И.Р.* потеряло семерых пилотов: командира 369° Squadr. С.Т. капитано Джорджио Янничелли<sup>2</sup>, капитано Коррадо Альфано (*Corrado Alfano*), тененте Лючио Лаи (*Lucio Lai*), соттотененте Франко Феррари (*Franco Ferrari*), Марио Лонгони (*Mario Longoni*) и Карло Марчетто (*Carlo Marchetto*) и марешалло Пьетро Ромагноло (*Pietro Romagnolo*).

Итальянские самолеты оказались неготовыми к эксплуатации в зимних условиях. На С.200 замерзали двигатели и гидравлика, и механикам приходилось подолгу отогревать их перед запуском. В результате первый боевой вылет в 1942 г. пилоты 22° Gr. Aut. С.Т. совершили лишь 4 февраля, атаковав советский аэродром Красный Лиман, в 21 км северо-восточнее г. Славянска. На следующий день

---

<sup>1</sup> Чернорубашечниками называли членов отрядов добровольческой милиции национальной безопасности (*Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale*), носивших черную униформу. Это был своеобразный аналог немецких СС.

<sup>2</sup> Родился 26.06.1912 г. в Риме. Погиб 29.12.1941 г., когда его С.200 был сбит в бою И-16 и МиГ-3. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.



**С.200 капитано Джованни Червеллина (Giovanni Cervellin),  
возглавившего 369° Squadr. 22° Gr.Aut. С.Т.  
после гибели капитано Джорджо Яничелли**



**С.200 из 22° Gr.Aut. С.Т., аэродром Запорожье, зима 1941 — 42 г.**

С.200 повторили налет и, согласно итальянским данным, в ходе этих двух налетов на земле был уничтожен двадцать один самолет и еще пять были сбиты в воздушных боях.

В ходе вылетов 24 и 28 февраля пилоты 22° Gr.Aut. С.Т. сбили в районе Александровки четыре И-16, затем 9 марта в районе Михайловки они записали на свой счет еще три советских истребителя и две победы были отнесены к разряду вероятных. 17 марта четырнадцать С.200 атаковали советский полевой аэродром Лускотово, уничтожив несколько самолетов.

Весной 1942 г., в преддверии планировавшегося летнего наступления, было решено увеличить итальянский контингент на Восточном фронте. Вместо Экспедиционного корпуса была сформирована Итальянская армия в России (*Armata Italiana in Russia — A.R.M.I.R.*), в связи с чем *Aviazione del C.S.I.R.* переименовали в Авиационное командование на Восточном фронте (*Comando Aeronautica Fronte Orientale — C.A.F.O.*), которое возглавил генерале-ди-бригата Энрико Пецци (*Enrico Pezzi*).

В мае пилоты 22° Gr.Aut. С.Т. без потерь со своей стороны сбили четырнадцать истребителей и несколько бомбардировщиков. В том же месяце группа вернулась в Италию<sup>1</sup>, а вместо нее на Восточный фронт с аэродрома Бари, расположенного на побережье Адриатического моря, была переброшена 21° Gr.Aut. С.Т. маджоре Этторе Фошини. В нее входили 356° Squadr., 382° Squadr. капитано Энрико Кандио (*Enrico Candio*)<sup>2</sup> и 386° Squadr. капитано Бруно Мондини (*Bruno Mondini*)<sup>3</sup>. При этом из Италии прилетели только восемнадцать новых С.200, остальные же самолеты остались «в наследство» от 22° Gr.Aut. С.Т. Несколько позднее вновь прибывшая группа была усилена 361° Squadr., входившей до этого в 24° Gr.Aut. С.Т.

---

<sup>1</sup> В течение июня — июля 1942 г. она была перевооружена истребителями *Re. 2001* и в сентябре переброшена на Сицилию.

<sup>2</sup> В боях на Восточном фронте он одержал одну личную и три победы в группе.

<sup>3</sup> На его счету были три победы. Летая в 358° Squadr. 22° Gr. С.Т. на истребителе *G.50*, он 25.01.1941 г. в Северной Африке сбил два «Гладиатора». В том же году Мондини возглавил 386° Squadr. 21° Gr.Aut. С.Т., которая тогда была оснащена бипланами *CR.42*. 28.09.1941 г. в районе аэродрома Элмас, на о. Сардиния, он сбил английский бомбардировщик «Бленхейм», что, однако, не подтверждается данными *RAF*.



**Истребители С.200 из 382° Squadr. 21° Gr.Aut. С.Т.,  
аэродром Сталино, конец мая 1942 г.**



**Истребители С.200 из 386° Squadr. 21° Gr.Aut. С.Т.,  
лето 1942 г.**

В Италию вернулась и 61° Gr.Aut. O.A., которая выполнила на Восточном фронте всего лишь 337 боевых вылетов, потеряв при этом восемь Са.311. Ее заменила 71° Gr.Aut. O.A., имевшая в своем составе две эскадрильи: 38° и 116° Squadr. O.A. Одновременно в дополнение к двум имевшимся транспортным эскадрильям на Восточный фронт была направлена 247° Squadr. T.

27 июня 21° Gr.Aut. C.T., в составе которой к тому моменту насчитывалось тридцать три С.200, перебазировалась на аэродром Барвенково, в 44 км западнее г. Славянска.

29 июня 1942 г. с аэродрома Гуидония, в 21 км северо-восточнее Рима, в обстановке строгой секретности взлетел самолет SM.75GA, который в тот же день приземлился на аэродроме Запорожье. Он входил в одну из эскадрилий S.A.S. и направлялся в... Токио. На следующий день — 30 июня — он вылетел из Запорожья и взял курс на восток. Преодолев за двадцать один час полета расстояние в 6200 км, SM.75GA благополучно приземлился на китайском аэродроме Пао Тоу Чен (Pao Tow Chen), находившемся на оккупированной японскими войсками территории. После отдыха экипажа и дозаправки самолет 3 июля перелетел в столицу Японии.

Этим дальним перелетом, большая часть которого проходила над территорией Советского Союза, руководство Италии преследовало сразу несколько целей. Во-первых, оно рассчитывало укрепить свои связи с императорской Японией, во-вторых, поднять престиж итальянской авиации, серьезно пошатнувшийся после поражений 1940 — 41 гг. в Восточной и Северной Африке. Третьей причиной, толкнувшей итальянцев на столь рискованный перелет, было желание проверить на практике возможность осуществления регулярных рейсов между Римом и Токио для обмена стратегически важными материалами и сырьем.

Обратный полет SM.75GA по маршруту Токио — Пао Тоу Чен — Запорожье — Гуидония также прошел без особых трудностей. Однако последовавший вслед за ним аналогичный перелет японского самолета завершился неудачей и от идеи регулярных рейсов между Италией и Японией пришлось отказаться.

Тем временем летнее наступление вермахта развивалось, и эскадрильи С.А.Ф.О. перебазировались на восток вслед за продвигавшимися наземными частями. Сначала они действовали из Макеевки и Ворошиловграда, затем с аэродромов Кантемировка и Миллерово, расположенных соответственно в 128 км севернее и в 87 км северо-



**Пилоты 21° Gr.Aut. С.Т.,  
осень 1942 г.**



**Пилот из 356° Squadr. 21° Gr.Aut. С.Т. садится в кабину С.200,  
осень 1942 г.**

восточнее Ворошиловграда<sup>1</sup>, потом с аэродрома в поселке Тагинский, и, наконец, с аэродрома около станицы Обливская, в 77 км западнее г. Калач-на-Дону.

В конце июля — начале августа 71° Gr.Aut. О.А. получила семнадцать двухмоторных бомбардировщиков Fiat BR.20. 6 августа самолеты из 38° Squadг. совершили первый налет на позиции советских войск. Хотя в подобных вылетах иногда участвовали и С.200 из 21° Gr.Aut. С.Т., которые могли нести две 50-кг бомбы, их основной задачей все же было сопровождение бомбардировщиков Люфтваффе. Действия итальянских истребителей были отмечены немецким командованием, и 13 августа семеро пилотов 21° Gr.Aut. С.Т. получили Железные Кресты 2-го класса.

Однако итальянцам теперь вместо И-16, хорошо знакомых еще по гражданской войне в Испании, все чаще приходилось встречаться с истребителями Як-1, ЛаГГ-3 и МиГ-3, которые по своим летно-техническим данным превосходили их С.200. Так, 25 и 26 июля 21° Gr.Aut. С.Т. потеряла в воздушных боях сразу пять истребителей. Поэтому в сентябре 1942 г. на аэродром Сталино прибыли двенадцать С.202, которые были включены в состав 382° Squadг. капитано Энрико Кандио<sup>2</sup>. Однако установившаяся плохая погода сильно затруднила действия авиации, и потому итальянцы выполнили на новых истребителях только семнадцать боевых вылетов. Они не смогли сбить на С.202 ни одного советского самолета, но, правда, не понесли и потерь.

19 ноября 1942 г. советские войска сначала начали контрнаступление под Сталинградом, а затем 16 декабря — и в полосе 8-й итальянской армии. К этому моменту в составе С.А.Ф.О. имелось 87 самолетов: тридцать два С.200, одиннадцать С.202, семнадцать BR.20, пятнадцать Са.311 и двенадцать SM.81. Уже 18 декабря итальянские самолеты были вынуждены оставить аэродром Кантемировка и перелететь в Ворошиловград.

В районе поселка Чертково, в 41 км юго-восточнее Кантемировка, в окружение попали немецкие и итальянские части общей численностью около 11 тыс. чел. Транспортные SM.81 доставляли им

---

<sup>1</sup> Ныне г. Луганск.

<sup>2</sup> В боях на Восточном фронте он одержал одну личную и три победы в группе.



**Истребитель С.202 командира 382° Squadr. 21° Gr.Aut. С.Т.  
капитано Эрико Кандио,  
аэродром Сталино, сентябрь 1942 г.**



**Пилот из 382° Squadr. 21° Gr.Aut. С.Т. после вылета на С.202,  
аэродром Ворошиловград, сентябрь 1942 г.**

продовольствие, медикаменты и боеприпасы, а на обратном пути вывозили раненых и обмороженных. При этом один из самолетов 246° Squadr. Т. пилотировал лично командир С.А.Ф.О. генерале-ди-бригата Пецци.

29 декабря Пецци во главе группы SM.81 выполнил очередной рейс в район Чертково. Взяв на борт большое количество раненых, он вылетел обратно в Ворошиловград. Однако достичь своего аэродрома ему было не суждено. «Савойя» генерала Пецци была сбита советскими истребителями, и все находившиеся на ее борту погибли. Посмертно генерале-ди-бригата Энрико Пецци<sup>1</sup> был награжден Золотой медалью за военную доблесть, став вторым и последним итальянским пилотом, удостоенным этой высшей военной награды Италии за действия на Восточном фронте. Всего в ходе полетов к окруженным итальянским частям 245° и 246° Squadr. Т. потеряли пять SM.81.

Свой последний боевой вылет на Восточном фронте 21° Gr.Aut. С.Т. совершила 17 января 1943 г., когда двадцать пять С.200 атаковали советские войска в районе г. Миллерово. Спустя пять дней группа перебазировалась на аэродром Сталино. Оставив там пятнадцать С.200, бывших в непригодном для полетов состоянии, она вместе с остальными эскадрильями С.А.Ф.О. вылетела в Одессу, чтобы уже оттуда вернуться в Италию. При этом надо отметить, что немцы отказывали итальянцам практически в любой помощи или содействии. Конфликт между союзниками зашел так далеко, что в дело вынужден был вмешаться итальянский военно-воздушный атташе в Берлине, обративший внимание рейхсмаршала Геринга на сложившуюся ситуацию. В результате всех проволочек последние SM.81 из 246° Squadr. Т. вернулись в Италию только в мае 1943 г.

За время пребывания на Восточном фронте пилоты 21° Gr.Aut. С.Т. записали на свой счет 74 победы. В течение мая 1942 г. — января 1943 г. группа потеряла в боях и катастрофах, вызванных техническими неполадками, пятнадцать С.200.

В течение 1942 г. погибли пятнадцать пилотов Aviazione del C.S.I.R. и С.А.Ф.О.: генерале-ди-бригата Энрико Пецци, тененте Виргилио Теуччи (Virgilio Teucci), тененте Леонардо Айута (Leonardo Aiuta), тененте Джованни Бедуц (Giovanni Beduz), тененте

---

<sup>1</sup> Родился 22.05.1897 г. в г. Коллевеchio (Collevecchio).

Вальтер Бенедетти (Walter Benedetti), тененте Джованни Бузаччи (Giovanni Buzacchi), тененте Франческо Перони (Francesco Peroni), тененте Аурелио Санарика (Aurelio Sanarica), соттотененте Марчелло Калафиоре (Marcello Calafiore), соттотененте Винченцо Пьерджованни (Vincenzo Piergiovanni), соттотененте Карло Рикки (Carlo Ricci), марешиалло Джузеппе Донателли (Giuseppe Donatelli), серженте-маджиоре Пьеро Греко (Piero Greco), серженте Анджело Рацицетта (Angelo Razzetta) и серженте Арриго Золи (Arrigo Zoli).

Затем в январе 1943 г. погибли еще пять итальянских летчиков: тененте Нелло Андерлини (Nello Anderlini), тененте Паскуале Кастелланета (Pasquale Castellaneta), тененте Никола Ди Фео (Nicola Di Feo), марешиалло Марио Костанци (Mario Costanzi) и серженте-маджиоре Джузеппе Джулла (Giuseppe Gulla).

Всего в 1941 — 43 гг. самолеты Реджиа Аэронаутики совершили на Восточном фронте 7692 боевых вылета, в т.ч. истребители — 5382 вылета, самолеты-разведчики и транспортные самолеты — 2310 вылетов. Согласно итальянским данным, были одержаны 138 воздушных побед и еще пятьдесят советских самолетов были уничтожены на земле.

Собственные потери Реджиа Аэронаутики на Восточном фронте составили 66 самолетов, в т.ч. 21 самолет потеряло Aviazione del C.S.I.R. и 45 — C.A.F.O.



С.200 из 21° Gr.Aut. С.Т., зима 1942/43 г.

Воздушные бои, проходившие в Северной Африке, всегда были непосредственно связаны с наземными сражениями, проходившими в довольно узкой полосе вдоль Средиземноморского побережья сначала Ливии и Египта, а затем и Туниса. Реджиа Аэронаутика никогда не имела собственного стратегического плана действий на этом военном театре и действовала исключительно в интересах наземных войск, поддерживая их при наступлении или прикрывая при отходе. Тем не менее именно в ходе воздушных боев в Северной Африке итальянские летчики-истребители одержали наибольшее число побед.

По состоянию на 10 июня 1940 г., когда Италия объявила войну Англии и Франции, Реджиа Аэронаутика располагала в Киренаике и Триполитании<sup>1</sup>: четырьмя бомбардировочными полками, три из которых были оснащены SM.79 и один SM.81, одним истребительным полком, одним полком самолетов-штурмовиков, двумя группами самолетов-разведчиков Ca.309, одной истребительной группой и четырьмя эскадрильями самолетов-разведчиков Ro.37bis. Всего в составе авиационного командования Ливии (Aeronautica della Libia), которое затем было переименовано в 5-ю воздушную эскадру (5° Squadra Aerea), имелось около трехсот самолетов, пригодных для полетов, в т. ч. 125 бомбардировщиков и 88 истребителей.

Фактическая боеспособность многих из этих подразделений была невысокой, если не сказать низкой. Так, например, в 50° Stormo Assalto, базировавшемся на аэродроме Сорман, 12° Gr. была оснащена самолетами Breda Ba.65, а 19° Gr. — самолетами Ca.310bis. Однако, если Ba.65 мог развивать скорость 400 км/ч и нес бомбовую нагрузку до 1000 кг, то новые Ca.310bis брали на борт только 400 кг бомб и имели скорость около 350 км/ч. Последние самолеты показали себя крайне ненадежными в эксплуатации, и вскоре их пришлось заменить старыми Ba.65 и CR.42.

Не лучше дело обстояло и с истребителями. В составе 2° Stormo C.T., помимо уже не отвечавших современным требованиям CR.42, имелись еще и тридцать шесть вообще безнадежно устаревших CR.32: двадцать пять — в 8° Gr. и одиннадцать — в 13° Gr. По-

---

<sup>1</sup> Название восточной и западной частей Ливии.

сколько было ясно, что они не могут выполнять свои функции в качестве истребителей, их предполагалось использовать только для штурмовки наземных целей.

Вступление в войну фашистской Италии представляло прямую опасность для позиций Великобритании в Восточной Африке и на Ближнем Востоке, поскольку Муссолини никогда не скрывал своих намерений превратить Средиземное море во внутреннее море новой Римской империи. Было ясно, что итальянские войска, находившиеся в Ливии, будут стремиться захватить Суэцкий канал и порт Александрия, потеря которых могла бы иметь для Великобритании катастрофические последствия.

К 10 июня 1940 г. англичане располагали в Египте тремя истребительными эскадрильями: 33, 80 и 112 Sqdn. RAF. Все они были оснащены бипланами Глостер «Гладиатор» Mk.I и Mk.II, и лишь на вооружение 80 Sqdn. RAF начали поступать новые «Харрикейны». Три эскадрильи — 45, 55 и 211 Sqdn. RAF — имели на вооружении бомбардировщики «Бленхейм» Mk.I, а 113 Sqdn. RAF — «Бленхейм» Mk.IV. Многоцелевые самолеты «Лайсендер» из 6 Sqdn. RAF могли выполнять задачи в качестве разведчиков и легких бомбардировщиков.

Боевые действия в воздухе над Северной Африкой начались ранним утром 11 июня, когда двадцать шесть «Бленхеймов» из 45, 55 и 113 Sqdn. RAF совершили налет на аэродром Эль-Адем. В ходе бомбежки сильные повреждения получили пять самолетов и еще тринадцать — легкие. Семь CR.42 из 8° Gr. 2° Stormo C.T., перехватив девятку бомбардировщиков, сбили два самолета, один из которых был записан на счет тененте Буссоли (Bussoli). Экипаж одного из сбитых «Бленхеймов» успел выпрыгнуть на парашютах и попал в плен. Согласно же английским данным, бомбардировщики в ходе этого вылета не встречались с итальянскими истребителями. «Бленхейм» из 55 Sqdn. RAF попали под плотный зенитный огонь, в результате которого два самолета были сбиты, а третий получил настолько серьезные повреждения, что затем во время вынужденной посадки на аэродроме Сиди-Баррани (Sidi Barrani) потерпел аварию и сгорел.

Около полудня два «Фиата» из 8° Gr. 2° Stormo C.T. перехватили в районе Эль-Адема три «Бленхейма». Сбив один из них, тененте Буссоли одержал свою вторую победу, что, однако, не подтверждается данными RAF.

До середины сентября 1940 г. обе стороны не предпринимали никаких активных действий на земле. Лишь в воздухе, в основном в районе ливийско-египетской границы, происходили эпизодические стычки между английскими и итальянскими самолетами.

В 07.45 19 июня с египетского аэродрома Мерса-Матрух (Mersa Matruh) поднялись четыре «Гладиатора» из 33 Sqn. RAF, «Харрикейн» Mk.I P2639 флайнг-офицера Питера Уйакхэма-Барнса (Peter Wykeham-Barnes) и два «Бленхейма» Mk.IF из 30 Sqn. RAF. Они направились на патрулирование над египетским побережьем в районе между г. Эс-Саллум, в 120 км юго-восточнее Тобрука, и местечком Буг-Буг (Bug Bug), расположенным в 35 км восточнее Эс-Саллума.

В 09.40 в районе Эс-Саллума английские летчики обнаружили группу итальянских самолетов. По одним данным, это были девять CR.42, а по другим — семь «Фиатов» и Ro.37, но точно известно, что среди них были пять истребителей из 10° Gr. 4° Stormo C.T. Итальянцы находились слева внизу и представляли собой идеальную цель для атаки. Спикировав вниз, флайнг-офицер Уйакхэм-Барнс короткой очередью сбил ведущий «Фиат». Затем в ходе завязавшегося боя, по английским данным, пилоты «Гладиаторов» сбили два итальянских истребителя, а Уйакхэм-Барнс повредил еще один CR.42. Итальянские пилоты, в свою очередь, сообщили о четырех сбитых «Гладиаторах». Три победы были записаны на счет сержанте-маджоре Уго Корси, а четвертую разделили между собой капитано Луиджи Монти из 84° Squadriglia и еще два пилота.

Фактически в том бою Реджиа Аэронаутика потеряла только два «Фиата», которые принадлежали командиру 10° Gr. тененте-колонелло Армандо Пираджино (Armando Piragino) и сержанте-маджоре Уго Корси. Пираджино попал в плен, а для Корси этот бой стал последним в жизни. Англичане же потеряли «Гладиатор» из 33 Sqn. RAF, пилот которого — 24-летний флайт-сержант Грин (Green) — также погиб.

12 июля в Ливию, в дополнение к уже имевшимся истребительным группам, с Сицилии была переброшена 9° Gr. 4° Stormo C.T., также оснащенная бипланами CR.42. Первоначально группа базировалась на аэродроме Бенгази, а затем перелетела на аэродром Эль-Адем, приблизительно в 20 км южнее Тобрука.

23 июля восемнадцать CR.42 — девять из 10° Gr. 4° Stormo C.T. и столько же из 13° Gr. 2° Stormo C.T. — южнее Бардии встретили



**Истребители CR.42 из 96° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo C.T.,  
аэродром Эль-Адем, лето 1940 г.**



**Слева направо:  
командир 4° Stormo C.T. колонелло Мичеле Грандинетти  
(Michele Grandinetti),  
командир 9° Gr. маджоре Эрнесто Ботто,  
командир 96° Squadr. капитано Роберто Фасси,  
тененте Альдо Гон (Aldo Gon),  
аэродром Эль-Адем, июль 1940 г.**

группу бомбардировщиков, летевшую в сопровождении «Гладиаторов». Согласно итальянским данным, в завязавшемся бою были сбиты два английских истребителя и два бомбардировщика, но при этом повреждения получили четыре «Фиата» из 13° Gr.

Оба сбитых «Гладиатора» были записаны на счет пилотов 13° Gr.: тененте Джулио Торрези (Giulio Torresi) из 77° Squadr. и тененте Джуглиелмо Чиарини (Guglielmo Chiarini) из 82° Squadr. Однако фактически англичане в тот день потеряли лишь один истребитель, пилот которого — пайлэт-офицер Престон (Preston) из 33 Sqdn. RAF — успел выпрыгнуть на парашюте.

В 18.30 24 июля пять «Гладиаторов» из звена «В» 33 Sqdn. RAF над Эс-Саллумом снова встретились с восемнадцатью «Фиатами». На этот раз двенадцать CR.42 были из 10° Gr. и шесть — из 13° Gr. По итальянским данным, были сбиты пять «Гладиаторов». По одной личной победе одержали: тененте Франко Луччини из 90° Squadr. 10° Gr., тененте Джулио Торрези из 77° Squadr. 13° Gr. и сержанте-маджоре Аббарчи (Abbarchi)<sup>1</sup> из 78° Squadr. 13° Gr., при этом последний преследовал своего противника около пятидесяти километров.

Со своей стороны, англичане тоже претендовали на пять сбитых «Фиатов». Фактически же обе стороны потеряли по одному истребителю. На обратном пути один «Гладиатор» из-за полученных повреждений двигателя совершил вынужденную посадку восточнее Буг-Буга. Истребитель затем был уничтожен итальянскими самолетами, а его пилот — сержант Шоу (Shaw) — после длинного пешего перехода все же смог достичь позиций английских войск.

28 июля в районе Эль-Адема появился разведывательный «Бленхейм» Mk.IV из 113 Sqdn. RAF, которого сопровождали два тяжелых истребителя «Бленхейм» Mk.IF из 30 Sqdn. RAF. Сначала зенитным огнем был тяжело поврежден разведчик, а затем английские самолеты атаковала «пятерка» CR.42 из 10° Gr. 4° Stormo C.T. Согласно итальянским данным, в ходе боя были подбиты два «Фиата», но при этом тененте Франко Луччини, сержанте Джамбаттиста Кеолетта (Giambattista Ceoletta) и Скаглиони (Scaglioni) совместными усилиями сбили два «Бленхейма». Фактически же англичане потеряли один

---

<sup>1</sup> Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны.



**Истребитель CR.42 из 93° Squadr. 8° Gr. 2° Stormo C.T.,  
Ливия, лето 1940 г.**



**Истребители CR.42 из 96° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo C.T.,  
аэродром Эль-Адем, лето 1940 г.**

самолет из 30 Sqn. RAF, а поврежденный «Бленхейм» Mk.IV из 113 Sqn. RAF смог вернуться на свой аэродром.

Вечером 4 августа семь самолетов Breda Ba.65 из 159° Squadr. 12° Gr. Assalto 50° Stormo во главе с капитано Делль'Оро (Dell'Oro) атаковали английские склады с боеприпасами и снаряжением, находившиеся в 30 км юго-западнее Эс-Саллума. Прикрывали их CR.32 во главе с командиром 160° Squadr. 12° Gr. Assalto 50° Stormo капитано Дуилио Серджио Фанали. «Фиаты» барражировали на высоте 900 м, ожидая, когда «Бреды», снизившись до 60 м, сбросят бомбы. В этот момент в районе Эс-Саллума появились четыре «Гладиатора» из звена «В» 80 Sqn. RAF, которые сопровождали «Лайсендер» из 208 Sqn. RAF, совершавший разведывательный полет над итальянскими позициями в районе ливийско-египетской границы.

В ходе завязавшегося боя итальянцы потеряли один Ba.65 и два CR.32, записав на свой счет три английских истребителя. Капитано Фанали сбил самолет сержанта Рёу (Rew), а марешалло Ромоло Кантелли (Romolo Cantelli) — «Гладиатор» Mk.I L8009 флайнг-офицера Питера Уайкхэм-Барнса и истребитель пайлэт-офицера Джонни Ланкастера (Johnny Lancaster). Рёу погиб, а Уайкхэм-Барнс, получив ранение, выпрыгнул на парашюте. Ланкастер же был ранен разрывными пулями в левую руку и плечо. Опасаясь потерять сознание от большой потери крови, он большим пальцем правой руки пережал артерию на левом плече, а ручку управления зажал между коленями. Каким-то чудом Ланкастеру удалось дотянуть до своего аэродрома и совершить посадку. Осмотрев затем его «Гладиатор», механики установили, что из-за тяжелейших повреждений он уже не подлежал ремонту.

6 августа капитано Монти сбил над Средиземным морем в районе Тобрука летающую лодку Шорт «Сандерленд» (Short «Sunderland») Mk.I N0925 из 228 Sqn. RAF. Она поднялась с базы гидросамолетов в Абу-Кире, в 15 км северо-восточнее Александрии, чтобы вести поиск подводных лодок на пути английского конвоя. Пилоты «Сандерленда» смогли совершить посадку на воду, но вскоре появился итальянский эсминец, и весь экипаж лодки, за исключением одного бортстрелка, убитого в ходе атаки Монти, был взят в плен.

8 августа четырнадцать «Гладиаторов» из 80 Sqn. RAF, патрулировавшие над Ливией в треугольнике Эль-Адем — Сиди-Омар (Sidi Omar) — Бир-эль-Гоби (Bir el Gobi), вскоре после 18.00 встре-

тили южнее Сици-Омара группу итальянских самолетов. Это были шестнадцать CR.42 из 9<sup>о</sup> и 10<sup>о</sup> Gr. 4<sup>о</sup> Stormo C.T., которые сопровождали легкие бомбардировщики Ro.37bis. Воспользовавшись своим тактическим преимуществом, англичане стремительно атаковали противника. Согласно данным RAF, в течение пяти минут были сбиты десять «Фиатов» и еще семь были отнесены к категории вероятных побед.

Фактически же Реджиа Аэронаутика потеряла семь CR.42: маэриалло Норино Ренци (Norino Renzi)<sup>1</sup> погиб, сержанте Энрико Даллари, Роса (Rosa) и Антонио Валле (Antonio Valle) успели воспользоваться парашютами, а соттотененте Альваро Кверчи (Alvaro Querci), сержанте Санто Джино (Santo Gino) и Лидо Поли (Lido Poli) совершили вынужденные посадки.

Со своей стороны, пилоты 4<sup>о</sup> Stormo C.T. заявили о пяти сбитых «Гладиаторах». Среди особо отличившихся был сержанте Поли, который, получив тяжелое ранение в руку, продолжал бой и сбил один английский истребитель. После вынужденной посадки Поли был доставлен в госпиталь, где поврежденную руку пришлось ампутировать. За проявленное мужество сержанте Лидо Поли<sup>2</sup> был удостоен высшей военной награды Италии — Золотой медали за военную доблесть. В то же время, по английским данным, 80 Sqn. RAF потерял только два «Гладиатора»: флайт-сержант Тревор Мартин Воугхэн (Trevor Martin Vaughan) погиб, а флайт-лейтенант Эверс-Суинделл (Evers-Swindell) успел выпрыгнуть на парашоте.

Вечером 14 августа с аэродрома Эль-Адем поднялись пять SM.79 во главе с маджоре Дегуалем. Эти самолеты входили в состав экспериментального отряда торпедоносцев (Reparto Sperimentale Aerosiluranti) и должны были атаковать английские корабли, находившиеся в гавани Александрии. Хотя им удалось достичь цели и сбросить торпеды, налет не дал абсолютно никакого результата. Кроме того, зенитным огнем был сбит один самолет и весь его экипаж во главе с маджоре Фуско (Fusco), выпрыгнув на парашютах, попал в плен.

---

<sup>1</sup> Родился 22.01.1912 г. в г. Равенна (Ravenna). В 1929 г. он вступил в Реджиа Аэронаутику и 25.12.1930 г. получил лицензию военного летчика. После этого Ренци служил в 4<sup>о</sup> Stormo C.T. и входил в состав пилотажной группы.

<sup>2</sup> Родился 16.03.1918 г. в г. Серавецца (Seravezza).



**Марешналло Норино Ренци из 4° Stormo C.T.,  
погибший в бою южнее Сиди-Омара вечером 08.08.1940 г.**



**Торпедоносец SM.79 из 278° Squadr. A.S.,  
сентябрь 1940 г.**



**Эмблема 278° Squadr. A.S.**

Это был первый боевой вылет отряда, сформированного всего за три недели до этого, и экипажи SM.79 не имели не только боевого опыта, но и просто навыка сброса торпед с самолетов. Они тогда еще не знали, что торпеда сначала ныряет на глубину нескольких десятков метров и только затем выходит на заданную при помощи гидростата глубину хода. Как следствие, все торпеды, сброшенные итальянцами в ночь на 15 августа, просто зарылись в мягкий илистый грунт мелководной гавани Александрии.

В ночь на 27 августа из Эль-Адема поднялся одиночный торпедоносец SM.79 тененте Карло Бускалья. Он должен был атаковать небольшой английский конвой из одного транспорта, эсминца и крейсера, который был обнаружен самолетом-разведчиком у египетского побережья северо-восточнее г. Мерса-Матрух. Ночь была лунная, и экипаж вскоре заметил силуэт крейсера «Кент» («Kent»). Сбросив торпеду, Бускалья сразу же лег на обратный курс. Вскоре раздался взрыв, ярко осветивший весь крейсер, и потому после возвращения Бускалья доложил о прямом попадании. Однако в действительности торпеда прошла за кормой «Кента» и взорвалась уже за ним, когда сработал механизм ее самоликвидации.

В сентябре в Ливию прибыли 53° Stormo C.T. и 157° Gr. C.T., действовавшая в тот период в качестве автономной. 13 сентября маршал Родольфо Грациани (Rodolfo Graziani), который 28 июня после гибели маршала Итало Бальбо занял пост главнокомандующего в Ливии, приказал итальянским войскам перейти египетскую границу. В течение недели они смогли преодолеть приблизительно 70 — 80 км вдоль Средиземноморского побережья и взяли местечко Сиди Баррани (Sidi Barrani). Поскольку дальше продвинуться не удалось, Грациани отдал приказ закрепиться на достигнутом рубеже, чтобы подготовиться к новому наступлению.

В сентябре 1940 г. на базе экспериментального отряда торпедоносцев была сформирована 278° Squadr. A.S. во главе с капитаном Эрази (Egasi). В ней было всего шесть SM.79, и, возможно, именно поэтому девизом эскадрильи стало выражение «*Малочисленные, но всегда свирепые*» («*Pauci sed semper immites*»), а эмблемой — четыре кота, сидящих на торпедѣ<sup>1</sup>. В ночь на 17 сентября два SM.79 из 278°

---

<sup>1</sup> В Италии выражение «четыре кота» имеет переносное значение — «очень мало людей».

Squadr. A.S. обнаружили недалеко от египетского побережья все тот же крейсер «Кент», который в сопровождении эсминцев возвращался в Александрию после обстрела порта Бардия (Bardia), в 120 км восточнее Тобрука. Итальянцы сбросили торпеды на дистанции около 700 м, и одна из них попала в корму крейсера<sup>1</sup>. Это был первый успех итальянских торпедоносцев, и командиры обоих экипажей — тененте Бускалья и тененте Робоне (Robone) — были награждены Серебряными медалями за военную доблесть.

18 сентября двадцать шесть CR.42 из 13° Gr. 2° Stormo C.T. во главе с маджоре Реветриа (Revetria) перехватили девять «Бленхеймов» Mk.IV из 111 Sqn. RAF, летевших на высоте около 900 м. После возвращения итальянские пилоты заявили о пяти сбитых бомбардировщиках, однако, согласно английским данным, был потерян только один самолет. Со своей стороны, бортстрелки «Бленхеймов» претендовали на два сбитых «Фиата». Фактически все итальянские истребители вернулись на аэродром, хотя некоторые из них получили повреждения, а тененте Чиарини из 82° Squadr. был ранен.

27 сентября семь CR.42 из 96° Squadr. 9° Gr. C.T. перехватили два «Бленхейма» Mk.I, которые атаковали итальянские позиции в районе Эль-Гарн-уль-Грейна (El Garn ul Grein). По данным Реджиа Аэронаутики, после нескольких атак оба самолета были сбиты, при этом одну победу разделили между собой командир 96° Squadr. капитано Эцио Виджлионе Боргезе, тененте Риккардо Ваккари и сержанте Анджело Джолино. Фактически же англичане потеряли лишь один «Бленхейм», а второй смог вернуться на свой аэродром.

12 октября 1940 г. в 16.15 с аэродрома Фука (Fuka), в 60 км восточнее г. Мерса-Матрух, поднялись три «Бленхейма» из 55 Sqn. RAF: L6659 флайнг-офицера Грина (G. E. P. Green), L1538 флайнг-офицера Поттера (K. D. Potter) и L8530 пайлэт-офицера Синглетона (M. S. Singleton). Они имели приказ нанести удар по аэродрому Эль-Адем. Набрав над Средиземным морем высоту около 5500 м, бомбардировщики повернули на запад. Достигнув точки, находившейся приблизительно в 50 км севернее Тобрука, они повернули на юг к своей цели, начав одновременно снижаться.

---

<sup>1</sup> В результате «Кент» ушел на ремонт в Англию. 21.04.1941 г. он получил прямое попадание уже немецкой авиабомбы и еще год простоял на ремонте.



**Истребители CR.42 из 9° Gr. 4° Stormo С.Т.,  
на переднем плане — самолет командира группы маджоре Ботто,  
Ливия, лето 1940 г.**



**Командир 9° Gr. 4° Stormo С.Т. маджоре Эрнесто Ботто  
в кабине истребителя CR.42 из 73° Squadr.,  
Ливия, лето 1940 г.**

В 17.50 «Бленхейм», летевшие уже на высоте около 2700 м, появились в районе цели. Как раз в это время из рутинного разведывательного полета над линией фронта в Эль-Адем возвращались два CR.42, которые пилотировали командир 9<sup>о</sup> Gr. С.Т. маджоре Эрнесто Ботто и соттотененте Джулио Рейнер. Увидев бомбардировщики, уже открывшие створки бомболюков, итальянские пилоты немедленно атаковали их. Сбросив бомбы, которые упали в северной части аэродрома Эль-Адем, «Бленхейм» повернули обратно.

«Фиаты» продолжали атаковать и после довольно длительного преследования, согласно итальянским данным, сбили все три бомбардировщика. Два «Бленхейма» были записаны на счет соттотененте Рейнера и один — на счет маджоре Ботто. В действительности все три самолета, хоть и тяжело поврежденные, но все же смогли вернуться обратно.

«Бленхейм» L8530 пайлэт-офицера Синглетона получил попадания в правый двигатель, были пробиты фюзеляж и руль направления, вышли из строя радио- и внутренняя связь, повреждены тяги рулевого управления, триммеры и хвостовое колесо. В результате самолет был признан не подлежащим ремонту и списан. На «Бленхейме» L6659 фланг-офицера Грина были повреждены башня бортстрелка, шасси и рация. Сам Грин получил касательное ранение в правый бок, а штурман сержант Уэллер (W. H. Weller) был легко ранен осколком. В районе порта Мерса-Матрух бомбардировщик был обстрелян собственной зенитной артиллерией, но, к счастью, не получил новых попаданий. Дотянув до аэродрома Фука, самолет совершил вынужденную посадку «на брюхо», при этом раненому Грину помогали штурман и бортрадист-стрелок сержант Мак-Гарри (J. McGarry). За этот вылет фланг-офицер Грин был представлен к Кресту «За летные боевые заслуги», а Уэллер и Мак-Гарри получили благодарность. Меньше всего пострадал «Бленхейм» L1538 фланг-офицера Поттера, который имел лишь несколько пробоин в руле направления<sup>1</sup>.

14 октября недалеко от египетского побережья SM.79 командира 278<sup>о</sup> Squadr. A.S. капитано Эрази в одиночку атаковал крейсер «Ли-

---

<sup>1</sup> Через шесть дней — 18.10.1940 г. — «Бленхейм» L1538 в условиях плохой погоды разбился в районе аэродрома Фука. «Бленхейм» L6659 был потерян только 27.02.1942 г., когда во время взлета с аэродрома Накуру в Кении у него лопнули шины и сломались стойки шасси.

верпуть». Торпеда попала в носовую часть корабля, и он получил тяжелые повреждения. После того как в доке в Александрии на пробоину наложили временную заплатку, крейсер ушел на ремонт в США, откуда вернулся лишь в марте 1942 г.

Днем 31 октября восемнадцать CR.42 из 13<sup>o</sup> Gr. 2<sup>o</sup> Stormo C.T. прикрывали пятнадцать SM.79, бомбивших английские позиции. В 13.00 в районе г. Мерса-Матрух они встретились с семью патрульными «Харрикейнами» из 112 Sqdn. RAF. Пайлэт-офицер Дафф (В. В. Е. Duff) попытался атаковать бомбардировщики, но сам попал под удар спикировавших сверху шести «Фиатов». Истребитель загорелся, и Даффу ничего не оставалось, как выпрыгнуть на парашюте. Бортстрелками SM.79 был сбит еще один «Харрикейн», пилот которого — 24-летний пайлэт-офицер Роберт Хью Кларк (Robert Hugh Clark) — погиб. Оставшиеся английские истребители сбили три «Фиата», но при этом в ходе боя два «Харрикейна» столкнулись друг с другом. Оба летчика — пайлэт-офицер Ричард Экворт (Richard Acworth) и южноафриканский лейтенант Смит (E. R. Smith) — успели выпрыгнуть на парашютах.

В 13.15 к бою присоединились «Харрикейны» из 32 Sqdn. RAF, которым удалось сбить три SM.79. Два бомбардировщика были на счету 26-летнего канадского флайнг-офицера Эдмонда Киддера Левейлла (Edmond Kidder Leveille), который сам спустя несколько мгновений был сбит «Фиатом» сержанте Марио Веронези (Mario Veronesi) из 84<sup>o</sup> Squadr. Левейлл успел покинуть падающий «Харрикейн», но купол парашюта полностью не раскрылся, и он разбился. Третий SM.79 был на счету флайнг-офицера Перри Сент-Квентина (Perry St. Quintin), чей истребитель также был подбит и совершил вынужденную посадку. Вероятно, его «Харрикейн» был сбит совместными усилиями тененте Чиарини и сержанте Франческо Нанина (Francesco Nanin)<sup>1</sup>.

2 ноября севернее г. Мерса-Матрух четыре торпедоносца SM.79 из 278<sup>o</sup> Squadr. A.S. атаковали главные силы английской Средиземноморской эскадры. Четыре линкора, два авианосца, четыре крейсера и множество эсминцев возвращались в Александрию после проводки конвоя к побережью Греции. Мощный заградительный

---

<sup>1</sup> Это была его единственная победа. Погиб 10.12.1940 г., когда его CR.42 был сбит в бою с «Харрикейнами» из 33 Sqdn. RAF.

зенитный огонь не позволил итальянцам прицельно сбросить торпеды, и ни одна из них не попала в цель.

Через две недели — 17 ноября — пара SM.79, которые пилотировали тененте Бускалья и Робоне, атаковала крейсер «Ньюкасл» («Newcastle»), только что вышедший из гавани Александрии. Крейсер направлялся на Мальту, и на его борту находились около двухсот человек технического персонала RAF и снаряды для зенитных орудий. И снова итальянцам не повезло, так как быстроходный крейсер без особого труда смог уклониться от обеих торпед.

3 декабря торпедоносцы SM.79 капитана Эрази и тененте Бускалья атаковали крейсер «Глазго» («Glasgow»). Он стоял на якорю в заливе Суда на о. Крит и представлял собой неподвижную мишень. Обе торпеды попали в корабль, в результате чего «Глазго» на девять месяцев вышел из строя.

В начале декабря маршал Грациани решил, что пришло время продолжить наступление и взять г. Мерса-Матрух. К этому моменту 5<sup>o</sup> Squadra Aerea под командованием генерала Феличе Порро (Felice Porro)<sup>1</sup> имела в своем составе 444 самолета, из которых 324 числились в пригодном для полетов состоянии. Командование RAF располагало в Египте приблизительно таким же количеством самолетов, хотя в истребительных эскадрильях теперь было больше «Харрикей-

---

<sup>1</sup> Родился 08.10.1891 г. в г. Лавия. В мае 1915 г. он получил лицензию летчика-наблюдателя и в июне того же года был включен в 1<sup>o</sup> Squadr. В сентябре 1915 г. Порро перешел в 3<sup>o</sup> Squadr. и в сентябре 1916 г. возглавил ее. В мае 1917 г. он был назначен командиром 12<sup>o</sup> Gr. После окончания Первой мировой войны Порро занимал различные штабные должности. В апреле 1924 г. он получил лицензию военного пилота и в 1926 г. возглавил 2<sup>o</sup> Stormo O.A. В 1927 г. Порро занял пост начальника штаба 2<sup>o</sup> Z.A.T., в 1929 г. — начальника бомбардировочной авиашколы на аэродроме Мальпенса, в 42 км северо-западнее Милана. С 31.10.1931 г. по 15.10.1932 г. полковник Порро командовал 4<sup>o</sup> Stormo C.T. После этого уже в звании генерала он занимал должности командира авиадивизии, командующего 1<sup>o</sup> и 3<sup>o</sup> Z.A.T., а 01.07.1938 г. возглавил 1<sup>o</sup> Squadra Aerea. После начала Второй мировой войны Порро был назначен командующим 5<sup>o</sup> Squadra Aerea, а когда итальянские войска оставили Северную Африку, занял должность командующего 2<sup>o</sup> Squadra Aerea. 08.09.1943 г. Италия капитулировала перед западными союзниками и все итальянские аэродромы в центральных и северных частях страны заняли части вермахта. Генерале-ди-скаудра Порро, чей штаб тогда

пов», чем в начале осени. Англичане опередили противника, и 9 декабря 1940 г. войска под командованием генерал-фельдмаршала Арчибальда Вавела (Archibald Wavell) и генерала Ричарда О'Коннора (Richard O'Connor) начали контрнаступление под кодовым наименованием «Операция «Компас».

Днем 9 декабря девятнадцать CR.42 во главе с командиром 9° Gr. маджоре Ботто поднялись в воздух, чтобы прикрыть SM.79, которые должны были нанести удар по английским частям в районе Сиди-эль-Баррани (Sidi el Barrani) — Бир-Энба (Bir Enba). В назначенной точке истребители не смогли встретиться с бомбардировщиками, и потому Ботто принял решение начать патрулирование над линией фронта. В 30 км южнее Бир-Энба итальянские пилоты заметили на небольшой высоте несколько «Гладиаторов» и спикировали на них, но внезапно сами были атакованы «Харрикейнами» из 33 и 274 Sqdn. RAF.

После продолжительного боя пилоты 9° Gr. заявили о восьми сбитых английских истребителях и еще три победы были отнесены к разряду вероятных. Победы, согласно итальянским данным, одержали: маджоре Ботто<sup>1</sup>, тененте Риккардо Ваккари, серженте-маджоре Отелло Перотти (Otello Perotti), Массимо Сальваторе<sup>2</sup> и Джулиелмо Биффани (Guglielmo Biffani), а также серженте Энрико Дал-

---

находился в г. Падуя, был арестован немцами по обвинению в уничтожении документации эскадры и попытке организовать саботаж на аэродромах. В ноябре 1943 г. он был отправлен в концлагерь около г. Скоки, в 35 км северо-восточнее Познани. 21.01.1945 г. лагерь был взят наступавшими советскими войсками, Порро оказался теперь уже в советском плену и был репатрирован в Италию лишь в октябре 1945 г. Вскоре после возвращения он вышел в отставку и поселился в Милане, где и умер 16.10.1971 г. В ходе службы Феличе Порро был награжден двумя Серебряными и одной Бронзовой медалями за военную доблесть.

<sup>1</sup> Вернувшись из этого вылета, он в тот же день попал в автомобильную аварию и получил перелом основания черепа. После излечения Ботто некоторое время находился в резерве, а затем в августе 1941 г. уже в звании тененте-колонелло был назначен начальником истребительной авиашколы. За бои в Северной Африке он был награжден Серебряной медалью за военную доблесть.

<sup>2</sup> Всего в ходе Второй мировой войны он одержал 10 личных побед и был награжден одной Серебряной и четырьмя Бронзовыми медалями за военную доблесть.



**Серженте-маджиоре  
Джуглиелмо Биффани  
из 73° Squadr. 9° Gr.  
4° Stormo C.T.**



**Командир  
97° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo C.T.  
капитано Антонио Ларсимонт  
Пергамени**



**Пилоты 4° Stormo C.T.,  
аэродром Эль-Адем, сентябрь — ноябрь 1940 г.  
Слева направо: тененте Альдо Гон, соттотененте Джулио Рейнер,  
тененте Карло Агнелли (Carlo Agnelli) — погиб 20.11.1940 г. в бою с  
«Харрикейнами» из 33 Sqdn. RAF и «Гладиаторами» 112 Sqdn. RAF,  
командир 96° Squadr. 9° Gr. капитано Эцио Виджлионе Боргезе,  
соттотененте Морези (Moresi), соттотененте Альваро Кверчи**

лари из 73° Squadr., Антонио Валле<sup>1</sup> и Анджело Джолينو<sup>2</sup>. Вероятные победы были записаны на счет соттененте Валерио Де Кампо (Valerio De Campo) и Джулио Рейнера, а также серженте Санто Джинно<sup>3</sup>. При этом надо отметить, что, по английским данным, в тот день получили повреждения и совершили вынужденные посадки лишь по одному «Харрикейну» из 33 и 274 Sqdn. RAF.

Англичане оказались более точными в оценке своих побед. Летчики 33 Sqdn. RAF претендовали на три подтвержденных и одну вероятную победы, а летчики 274 Sqdn. RAF — соответственно на пять и три. Фактически были сбиты три «Фиата» из 9° Gr., которые принадлежали серженте Нанину и Боджони (Bognoni) и серженте-маджоре Биффани. Первые два пилота вскоре вернулись в группу, а Биффани<sup>4</sup> попал в плен к англичанам. Еще четыре CR.42, получив повреждения, совершили вынужденные посадки. При этом один истребитель перевернулся и загорелся, в результате чего его пилот — тененте Ваккари — получил тяжелые ожоги.

---

<sup>1</sup> Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны. Погиб 03.08.1941 г., когда его С.200 во время тренировочного полета разбился в районе аэродрома Гориция.

<sup>2</sup> Это была его единственная личная победа в ходе Второй мировой войны. Погиб 26.06.1942 г. во время налета союзников на аэродром Сиди-Баррани.

<sup>3</sup> Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны.

<sup>4</sup> Родился в 1915 г. В 1931 г. он получил диплом авиационного инженера, а в 1933 г. в Неаполе окончил частную авиашколу. В 1936 г. Биффани вступил в Режиа Аэронаутику и, получив лицензию военного летчика, 1 августа того же года был включен в 73° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т. К 1937 г. он имел всего 200 часов налета, но тем не менее добровольцем отправился в Испанию. Биффани служил в эскадрилье на о. Мальорка и за тринадцать месяцев налетал над Балеарскими островами и Средиземным морем около 300 часов. После возвращения он снова служил в 4° Stormo С.Т. Победа, одержанная 09.12.1940 г., стала единственной победой Биффани в ходе Второй мировой войны. Попав в плен, он сначала находился в лагере для военнопленных в Египте, а потом был отправлен в Индию, в местечко Бопал (Bopal) около Бомбея. Осенью 1943 г. Биффани решил вступить в Aeronautica Co-Belligerante. Сначала он на корабле прибыл в Англию, в Глазго, а затем летом 1944 г. приехал в Италию и снова вошел в 4° Stormo С.Т. В новых итальянских ВВС Биффани летал на поршневого Р-51 и Р-38 и на реактивных «Вампирах» и F-86. После выхода в отставку он работал инструктором в Ливии, а затем вернулся в Италию и поселился в Риме.

Всего же, по данным итальянского командования, 9 декабря в районе Сиди-Баррани — Бир-Энба были сбиты восемнадцать английских самолетов, включая один «Бленхейм». Правда, при этом были потеряны двенадцать самолетов Реджиа Аэронаутики.

11 декабря произошло событие, вошедшее в историю RAF. В тот день из патрульного полета над наступавшими английскими частями не вернулся «Харрикейн» флайнг-офицера Чарльза Дайсона из 33 Sqdn. RAF. Летчик считался пропавшим без вести, но спустя шесть дней он появился в своей эскадрилье и заявил о том, что сбил шесть CR.42 и один SM.79. По словам Дайсона, выйдя из облаков над линией фронта, он увидел прямо перед собой шесть «Фиатов», которые сопровождали SM.79. В течение короткого промежутка времени он сбил все истребители, при этом один из них протаранил бомбардировщик и вместе с ним упал на землю. Затем в районе Эс-Салума Дайсон атаковал еще несколько CR.42, но на этот раз его «Харрикейн» был тяжело поврежден и ему пришлось совершить вынужденную посадку за линией фронта.

Поначалу командование отнеслось к заявлению Дайсона с большим скептицизмом, однако наблюдатели из наземных частей подтвердили, что 11 декабря над линией фронта «Харрикейном» действительно были сбиты шесть CR.42 и один SM.79. Одержав семь побед в ходе одного вылета, флайнг-офицер Чарльз Дайсон<sup>1</sup> установил своеобразный рекорд RAF, который никто из английских летчиков в ходе Второй мировой войны так и не смог побить.

12 декабря «Гладиаторы» из 3 Sqdn. RAAF<sup>2</sup> встретились над линией фронта с семнадцатью CR.42 из 84<sup>o</sup> и 96<sup>o</sup> Squadr. После боя английские летчики — флайнг-офицеры Алан Артур Гатвард (Alan Arthur Gatward), Уилфред Стенли Артур (Wilfred Stanley Arthur) и Алан Хилл Бойд (Alan Hill Boyd)<sup>3</sup> — заявили о трех побе-

---

<sup>1</sup> Всего же на его счету были девять побед.

<sup>2</sup> Royal Australian Air Force (RAAF) — Австралийские королевские военно-воздушные силы.

<sup>3</sup> Родился 17.03.1916 г. в г. Квиринди (Quirindi), в австралийской провинции Новый Южный Уэльс, и был кадровым офицером RAAF. В ноябре — декабре 1940 г. в Северной Африке он одержал шесть побед, а затем вернулся в Австралию. В апреле 1942 г. Бойд в составе 75 Sqdn. RAAF участвовал в боях с японцами над Новой Гвинеей и в паре с другим пилотом сбил один и повредил два «Зеро».

дах, а итальянские пилоты — о двух. Однако единственным сбитым в том бою самолетом стал «Фиат» из 84° Squadr., пилот которого — тененто Роберто Степпи (Roberto Steppi) — попал в плен к англичанам.

Ранним утром 13 декабря шесть «Гладиаторов» из 3 Sqn. RAAF перехватили пятерку SM.79, бомбившую английские колонны в районе Эс-Салтума. Флайт-лейтенант Гордон Стиг (Gordon Steege) сбил одну «Савойю» и повредил еще одну. Однако, не успев перестроиться для повторной атаки, англичане попали под удар восьми CR.42 из 9° Gr. 4° Stormo C.T., прикрывавших бомбардировщики. В результате сразу были сбиты два «Гладиатора»: флайт-лейтенант Чарльз Бартон Гаден (Charles Burton Gaden)<sup>1</sup> погиб, а флайинг-офицер Уинтен (Winten), которому разрывная пуля попала в правую руку, успел выпрыгнуть на парашюте.

В ходе завязавшегося боя итальянцы подбили «Гладиаторы» флайинг-офицеров Алана Гатварда и Уилфреда Артура. Первый самолет смог совершить вынужденную посадку, а второй получил сильнейшие повреждения и уже в воздухе начал буквально разваливаться на части. Артур решил, что настало время покинуть самолет, однако оказалось, что сделать это совсем не просто. Сначала шланг его кислородной маски зацепился за что-то внутри кабины, а когда Артуру, наконец, удалось выбраться из кабины, то уже ранец его парашюта застрял между расчалок верхней плоскости «Гладиатора». Не способный самостоятельно освободиться, Артур вместе со своим самолетом падал вниз навстречу неизбежной гибели. На высоте около 300 м его внезапно отбросило в сторону от самолета и он успел открыть парашют<sup>2</sup>.

Флайинг-офицер Бойд успел сбить два «Фиата», прежде чем его «Гладиатор» получил несколько попаданий и совершил вынужденную посадку. Поскольку повреждения истребителя оказались не очень значительными, Бойд после небольшого ремонта смог вмес-

---

<sup>1</sup> Родился в 1916 г. в г. Аскот (Askot), в провинции Квинсленд в Австралии. Имел диплом инженера и незадолго до начала Второй мировой войны получил лицензию пилота. Он успел одержать только одну победу, сбив 10.12.1940 г. итальянский Ro.37bis.

<sup>2</sup> В ходе Второй мировой войны Уилфред Артур одержал восемь побед, сбив четыре итальянских самолета, три немецких и один японский.

те с Аланом Гатвардом<sup>1</sup>, сидевшим у него на коленях, вернуться на свой аэродром. Из шести «Гладиаторов» 3 Sqn. RAAF потерял четыре, а два вернулись с повреждениями.

После этого боя по одному «Гладиатору» было записано на счет командира 97° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т. капитано Антонио Ларсимонта Пергамени (Antonio Larsimont Pergameni)<sup>2</sup>, соттененте Валерио Де Кампо<sup>3</sup>, серженте-маджоре Отелло Перотти и серженте Энрико Даллари.

26 декабря 1940 г. северо-восточнее залива Эс-Саллум английские «Гладиаторы» встретили пятерку бомбардировщиков SM.79, которую сопровождали двадцать четыре CR.42 из 23° Gr. Aut. С.Т. во главе с командиром группы маджоре Тито Фалькони. Шесть «Фиатов» играли роль непосредственного сопровождения, а остальные шестнадцать прикрывали их сверху. Согласно итальянским данным, в ходе завязавшегося боя был сбит один «Гладиатор», однако фактически англичане не потеряли ни одного самолета, хотя три истребителя и вернулись с различными повреждениями. Со своей стороны, английским пилотам были засчитаны два сбитых «Фиата» и еще три победы отнесены к категории вероятных. В действительности 23° Gr. Aut. С.Т. потеряла только один CR.42, пилот которого — командир 74° Squadr. капитано Гуидо Бобба<sup>4</sup> — погиб. Повреждения получил истребитель командира группы маджоре Фалькони.

---

<sup>1</sup> Родился в 1918 г. в местечке Варунга (Wahgoonga), в австралийской провинции Новый Южный Уэльс. Перед началом Второй мировой войны работал клерком. Погиб 19.02.1941 г., когда в бою над ливийским портом Адждабия (Agedabia) его «Харрикейн» был сбит двумя Bf-110 из 8./ZG26, которые пилотировали лейтенант Альфред Вехмейер (Alfred Wehmeier) и унтер-офицер Макс Хоманн (Max Hohmann).

<sup>2</sup> Родился 30.05.1912 г. в г. Вилла-Д'Альма (Villa d'Alme), в 44 км северо-восточнее Милана. В ходе гражданской войны в Испании одержал четыре победы. Маджоре Ларсимонт погиб 26.07.1942 г. в Северной Африке и был посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

<sup>3</sup> Это была его вторая и последняя личная победа в ходе Второй мировой войны. Затем ему лишь 17.12.1940 г. удалось в бою южнее Эс-Саллума повредить один «Харрикейн».

<sup>4</sup> На его счету было три победы.

1 января 1941 г. CR.42 из 366° Squadr. 151° Gr. С.Т. капитано Бернардино Серафини атаковали группу из девяти «Бленхеймов». После возвращения сержанте-маджоре Фиоренцо Миелла (Fiorenzo Miella) сообщил об одном сбитом бомбардировщике<sup>1</sup> и еще одна победа была отнесена к разряду вероятных. Фактически же были повреждены пять «Бленхеймов», но все они вернулись на свой аэродром.

Утром 3 января два «Бленхейма» из 45 Sqdn. RAF совершили налет на Газалу. В 07.50 недалеко от ливийского побережья они были перехвачены одиночным «Фиатом» сержанте Марио Веронези из 84° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo С.Т. Ему удалось сбить «Бленхейм» L8479, весь экипаж которого во главе с фланнг-офицером Питером Джеймсом Гриффитсом (Peter James B. Griffiths) погиб.

В тот же день «Харрикейн» сержанта Маршалла (A. E. Marshall) из 73 Sqdn. RAF также в одиночку атаковал несколько SM.79, сбивших у побережья Киренаики английский монитор «Террор» («Тетто»)². Маршалл смог сбить три бомбардировщика, еще один самолет получил повреждения, но окончательно добить его не удалось, поскольку на «Харрикейне» просто закончился боезапас.

4 января CR.42 из 10° Gr. 4° Stormo С.Т. и 23° Gr. Aut. С.Т. сопровождали группу SM.79, которая совершила налет на британские автоколонны в районе порта Бардия. После возвращения итальянские пилоты доложили, что встретили большую группу английских самолетов и сбили два «Харрикейна» и один «Бленхейм». Истребители были записаны на счет командира 10° Gr. тененте-колонелло Карло Ромагноли и марешалло Леонарда Феррулли из 91° Squadr. 10° Gr., а бомбардировщик — на счет командира 70° Squadr. 23° Gr. Aut. тененте Клаудио Соларо.

В то же время в ходе этого вылета были подбиты три «Фиата». Соттененте Эннио Грифони (Ennio Grifoni) из 91° Squadr. погиб, соттененте Бруно Девото (Bruno Devoto), дотянув до полевого аэродрома Т5 около Тобрука, совершил вынужденную посадку, а получивший ранение тененте Джино Баттаджион из 70° Squadr. приземлился в районе Эйн-эль-Газалы.

---

<sup>1</sup> Это была первая и, как затем оказалось, его единственная личная победа в ходе Второй мировой войны.

<sup>2</sup> 22.02.1941 г. в порту Бенгази он был тяжело поврежден Ju-87R из I./StG1 и два дня спустя, пытаясь достичь Александрии, затонул.

Баттаджион после войны вспоминал:

*«На высоте 5500 м я увидел прямо перед собой два «Харрикейна». Я начал стрелять. Они тоже открыли огонь. Внезапно я почувствовал попадание. Разрывная пуля разбила лобовое стекло на мелкие части и я был легко ранен в голову. Взрывом разбило мои летные очки и один мой глаз был поврежден. Вниз по лицу заструилась кровь, и я на несколько секунд, возможно, на десять или двадцать, потерял сознание. Когда мощный поток воздуха, проникавший в кабину, вернул мне сознание я увидел, что самолет вошел в штопор. Я сумел выровнять самолет и, когда уже был над самой землей, дал несколько очередей по грузовикам. Мой ведомый сигнализировал, что одно колесо моего самолета повреждено, но я все же совершил посадку в Эйп-эль-Газале, прямо около госпиталя. Садясь на минимально возможной скорости и удерживая вес самолета на одном исправном колесе, я избежал опрокидывания. Персонал расположенного рядом госпиталя оказал мне помощь, но я еще три месяца не мог летать, поскольку повреждение глаза принесло мне много неприятностей. Несколько осколков были извлечены из моей головы, а другие до сих пор там».*

Согласно английским данным, в тот день «Харрикейн» из 33 и 274 Sqdn. RAF, патрулировавшие над двигавшимися к Тобруку английскими колоннами, сбили четыре CR.42. Две победы одержал пилот-офицер Годден (S. Godden) из 274 Sqdn. RAF, одну — сержант Моррис (T. C. Morris) тоже из 274 Sqdn. RAF, а четвертая победа была записана на счет одного из пилотов 33 Sqdn. RAF. При этом «Харрикейн» Mk.I V7293 сержанта Морриса, получив попадание в радиатор, совершил вынужденную посадку. Кроме того, был поврежден и совершил также вынужденную посадку «Харрикейн» Mk.I P2643 флайинг-офицера Паттерсона (T. L. Patterson).

В тот же день в очередном бою в районе Бардии капитано Пьетро Калистри из 23° Gt. Aut. С.Т. сбил «Харрикейн» Mk.I N2625 из 274 Sqdn. RAF, пилот которого — 26-летний флайт-сержант Джозеф Чарльз Халберт (Josef Charles Hulbert) — погиб.

Утром 5 января два «Харрикейна» Mk.I из 274 Sqdn. RAF — P3722 флайинг-офицера Эрнеста Мэсона (Ernest Mason) и P3721 флайт-лейтенанта Роберта Телбота (Robert Talbot) — неожиданно атаковали итальянский полевой аэродром Z1 около Газалы. В результате Мэсон уничтожил на земле один CR.42, а Телбот сбил взлетавший бомбардировщик SM.79.

В 12.30 оба «Харрикейна» снова появились над Газалой и на большой высоте описывали круги над аэродромом. Заметив два заходящих на посадку «Фиата», Мэсон спикировал вниз и, зайдя к ним сзади, сбил оба самолета. Один истребитель упал и взорвался прямо в центре летного поля, а второй — на краю аэродрома. Оба итальянских пилота — тененте Оскар Абелло<sup>1</sup> и сержанте Пардино Пардини из 70° Squadr. 23° Gr. Aut. С.Т. — погибли.

В 12.45 другие «Харрикейны» из 274 Sqdn. RAF перехватили приблизительно в 8 км юго-западнее Гамбута (Gambut) восьмерку SM.79 из 41° Stormo В.Т., которую сопровождали семнадцать CR.42 из 23° Gr. Aut. С.Т. В завязавшемся бою командир 74° Squadr. капитано Марио Пинна сбил один английский истребитель, но в то же время итальянцы потеряли два бомбардировщика и один «Фиат», пилот которого — соттененте Санте Широли (Sante Schiroli) из 74° Squadr. — погиб.

5 января англичане заняли порт Бардия, а затем 23 января — Тобрук. Итальянские войска потерпели серьезное поражение, около 125 тыс. солдат и офицеров попали в плен. Поскольку итальянцы продолжали отступать, на помощь своему союзнику Муссолини пришел Гитлер. В Ливию был переброшен специально сформированный «Африканский корпус» под командованием генерал-лейтенанта Эрвина Роммеля, а также направлены несколько авиагрупп из 10-го авиакорпуса Люфтваффе. Прибытие немецких частей помогло поднять моральный дух итальянцев, который после поражения в Киренаике находился на крайне низком уровне.

В ходе воздушных боев в конце 1940 г. — начале 1941 г. большинство подразделений 5° Squadra Aerea фактически утратило свою боеспособность. Всего до 6 февраля 1941 г. Реджиа Аэронаутика потеряла в Северной Африке около 400 самолетов. Из-за тяжелых потерь пришлось распустить 53° Stormo С.Т.<sup>2</sup>, а 2° Stormo С.Т. был отозван в Южную Италию для пополнения. Одновременно командование Реджиа Аэронаутики начало срочно перебрасывать в

---

<sup>1</sup> Родился 25.09.1916 г. в Турине. Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

<sup>2</sup> 01.01.1942 г. был заново сформирован на аэродроме Каселле-Торинезе, в 12 км севернее Турина. В его состав вошли 151° Gr. и 153° Gr., оснащенные соответственно G.50 и С.200.

Ливию эскадрильи, оснащенные более современными истребителями G.50. Первые в январе 1941 г. на аэродром Кастельбенито прибыли 2° Gr.Aut. С.Т. (150°, 151° и 152° Squadr.) и 358° Squadr. 22° Gr. С.Т., имевшие в своем составе 37 самолетов. В конце того же месяца в Ливию перелетели еще две группы G.50 — 20° и 155° Gr., при этом 20° Gr. до этого входила в состав Итальянского воздушного корпуса, базировавшегося в Бельгии.

Днем 26 января два «Харрикейна» Mk. I из 274 Sqn. RAF: P3722 флайнг-офицера Мэсона и P3823 флайнг-офицера Паттерсона, патрулировали в районе Дерна. Обнаружив три G.50 из 2° Gr.Aut. С.Т., Паттерсон начал преследовать их. В результате он сбил два самолета и повредил третий. Тем временем Мэсон заметил семь CR.42 из 368° Squadr. 151° Gr., которые штурмовали позиции одной из австралийских частей приблизительно в 48 км юго-восточнее Эйн-эль-Газалы. В ходе трехминутного боя ему удалось сбить три «Фиата»<sup>1</sup>, при этом два итальянских пилота — соттененте Альфонсо Нути (Alfonso Nuti) и марешалло Джулио Паппарато (Guido Papparato) — погибли. Однако затем уже серженте-маджоре Аннибале Рикотти (Annibale Ricotti) подбил «Харрикейн»<sup>2</sup> самого Мэсона. Двигатель самолета вышел из строя, и Мэсон совершил вынужденную посадку в расположении австралийских частей.

Утром 29 января с одного из английских аэродромов поднялся «Харрикейн» N261 I флайнг-офицера Лоуренса Бенсона (Laurence Benson) из 208 Sqn. RAF. Совершая разведывательный полет в район Бенгази, он сбросил над итальянским аэродромом небольшой контейнер с запиской. В ней сообщалось о том, что серженте Чезаре Сирони (Cesare Sironi) из 70° Squadr. 23° Gr.Aut. С.Т., чей CR.42 был сбит в бою 23 января, жив и находится в плену.

Через некоторое время «Харрикейн» Бенсона в районе полевого аэродрома K2 около Бенгази был внезапно атакован и сбит CR.42

---

<sup>1</sup> Это были его 10-я — 12-я победы, а всего с 09.12.1940 г. по 30.01.1941 г. в боях в Северной Африке он одержал тринадцать личных и две групповых победы. Командир 94 Sqn. RAF сквэдрэн-лидер Эрнест Мэсон погиб 15.02.1942 г., когда его P-40 был сбит «Мессершпиттом», который пилотировал обер-лейтенант Отто Шульц из II/JG27.

<sup>2</sup> В некоторых источниках указывается, что он был сбит совместными усилиями серженте-маджоре Рикотти и тененте Джузеппе Зуффи (Giuseppe Zuffi).

сержанте Джузеппе Санджуеттоли из 74° Squadr. 23° Gr. Aut. С.Т. Только позднее итальянским пилотам стало ясно, что это именно Бенсон доставил сообщение о судьбе их товарища. Спустя два дня на позиции английских войск с одного из «Фиатов» также был сброшен контейнер с запиской. В ней говорилось, что флайинг-офицер Бенсон погиб и похоронен со всеми военными почестями.

30 января флайинг-офицеры Мэсон и Паттерсон из 274 Sqdn. RAF, летевшие на этот раз соответственно на «Харрикейнах» Mk.I P3723 и P3765, в районе Бенгази перехватили CR.42 сержанте Марио Турчи (Mario Turchi) из 368° Squadr. 151° Gr. С.Т.

Эрнест Мэсон затем рассказывал: *«Я решил взглянуть на Бенгу около Бенгази, что было очень небезопасно. Со мной был Пат из Торонто. Был уже вечер, когда я заметил одиночный патрульный CR.42, и мы направились к нему. Пат и я опасались, что другой доберется до противника первым. Так что мы летели слишком быстро. Я атаковал первым и промахнулся. Когда я развернулся, то Пат исчез. Так что я продолжил бой один, но этот CR.42 оказался очень хорош. Мы атаковали друг друга в лоб и на дальности прямого выстрела начинали стрелять друг в друга. Обычно это приносило успех, но мой противник никак не надал. В ходе четвертой атаки мы снова стремительно сблизались, ведя огонь. Однако на сей раз он не отвернул, а шел прямо на меня. Я инстинктивно ушел вверх и, когда он пролетал ниже моего крыла, почувствовал удар. Я подумал, что мы столкнулись, но затем увидел, что он летит дальше и горит.*

*Теперь я осознал, что это было не столкновение, а попадание. Я почувствовал боль в правом боку и увидел в борту кабины большое отверстие от пробившей его разрывной пули. Несколько попаданий пришлось в крыло, и куски обшивки теперь болтались в потоке воздуха. Однако самолет, казалось, был в порядке. В меня, очевидно, попала разрывная пуля, я чувствовал, как по телу течет кровь, а впереди была еще сотня миль. Так что я прижал правую руку к зияющему отверстию в рубашке, чтобы не дать кишкам вывалиться наружу, и как мог управлял самолетом левой рукой. Я не мог лететь слишком быстро, чтобы не израсходовать все топливо, и должен был найти разумный компромисс. Достигнув аэродрома, я совершил чрезвычайно плохую посадку. Зарулив на стоянку в укрытие, я выбрался из своей машины. Я ожидал, что движения причинят мне сильнейшую боль. Однако, к моему большому удивле-*

тию, я шел совершенно спокойно. Я вошел в столовую и начал искать кровь. В конечном счете я нашел небольшое пятно на своей рубашке. Док [доктор] осмотрел меня и установил, что небольшие осколки разрывной пули, пробив навывлет мою одежду, лишь сорвали небольшой кусок кожи. Однако мой самолет получил тяжёлые повреждения».

Мэсону была засчитана тринадцатая победа, но в действительности итальянский пилот, несмотря на полученное ранение и повреждения своего «Фиата», все же смог совершить посадку на аэродроме Бенина. С другой стороны, на счет сержанте Турчи тоже был записан один сбитый «Харрикейн», в то время как Мэсон и Паттерсон, раненный в ходе первой же атаки, вернулись на свой аэродром.

2 февраля два пилота 366° Squadr. 151° Gr. С.Т. — сержанте-маджоре Миелла и тененте Марио Ферреро (Mario Ferrero) — совместными усилиями сбили «Харрикейн».

4 февраля «Фиать» из 368° Squadr. 151° Gr. С.Т. атаковали группу «Бленхеймов» и тененте Фурио Лаури (Furio Lauri)<sup>1</sup> сбил один бомбардировщик. В то же время на CR.42 сержанте Эцио Масенти

---

<sup>1</sup> Родился 11.10.1918 г. в г. Зара (Zara). В 1939 г. он вступил в Реджиа Аэронаутику и в сентябре того же года совершил свой первый полет на CR.42. После завершения летной подготовки Лаури был включен в состав 368° Squadr. 151° Gr. С.Т. «Бленхейм», сбитый им 04.02.1941 г., стал его единственной личной победой в ходе Второй мировой войны. В течение 1941 г. 151° Gr. С.Т. была оснащена истребителями-бомбардировщиками G.50bis. 22.01.1943 г. его самолет был сбит зенитным огнем в районе местечка Чеу (Cheu) в Тунисе и Лаури выпрыгнул на парашюте. Осенью 1943 г. он вступил в Aeronautica Co-Belligerante. Зимой 1944/45 г. Лаури на легком самолете Fi-156C MM12822 несколько раз летал за линию фронта, доставляя бойцов из 1-го отряда специального назначения под командованием капитана Чарльза Макинтоша (Charles McIntosh). За мужество, проявленное при выполнении специальных заданий, Лаури был награжден Золотой медалью за военную доблесть. В 1947 г. он вышел в отставку в звании тененте-колонелло. В том же году Лаури основал компанию «Meteor» S.p.A., которая стала одним из лидеров в области производства беспилотных самолетов. В настоящее время эта компания известна как Iniziative Industriali Italiane «Meteor» S.p.A. Продав свое военное производство итальянскому правительству, она полностью сосредоточилась на выпуске небольших гражданских самолетов.

(Ezio Masenti)<sup>1</sup> неожиданно начались неполадки с двигателем и ему пришлось совершить вынужденную посадку около местечка Барке (Barce). Вскоре после того, как вернувшиеся пилоты сообщили о посадке Масенти, с аэродрома Адждабия поднялся транспортный Ca.133, который пилотировал марешиалло Джованни Аккорси (Giovanni Accorsi) из 366° Squadr. 151° Gr. С.Т. и на борту которого находился моторист Каллерани (Callerani). Сопровождали его три CR.42 из 366° Squadr. во главе с капитано Чиарини.

Летевший на малой высоте Ca.133 в районе Барсе был неожиданно атакован звеном «Харрикейнов» из 73 Sqdn. RAF. «Фиат» не успели помочь ему — «Капрони» был сбит и врезался в землю. Находившиеся на его борту Аккорси<sup>2</sup> и Каллерани погибли. Однако неудачи преследовали итальянцев, и в последующем бою между истребителями был сбит еще один CR.42, пилот которого — капитано Джуглиелмо Чиарини<sup>3</sup> — также погиб. По имеющимся данным, его «Фиат» был сбит «Харрикейном» Mk.I V7716 «TP-U» пайлэто-офицера Джорджа Гудмана (George Goodman)<sup>4</sup> из 73 Sqdn. RAF.

---

<sup>1</sup> В ходе Второй мировой войны одержал всего одну победу, сбив 23.01.1941 г. бомбардировщик «Бленхейм».

<sup>2</sup> Родился 18.07.1917 г. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

<sup>3</sup> Родился 10.11.1917 г. во Флоренции. После окончания военной авиашколы в Неаполе он поступил в академию Реджиа Аэронаутики в г. Казерта. В 1938 г. Чиарини завершил обучение в академии и ему было присвоено звание тененте. В том же году он добровольцем отправился в Испанию. Он был включен в состав 251° Squadr. «Pipistrelli delle Baleari» и, летая на бомбардировщике SM.81, участвовал в налетах на республиканские порты на Средиземноморском побережье. За успешные действия Чиарини был награжден Серебряной и Бронзовой медалями за военную доблесть, а также Военным Крестом. После возвращения из Испании он прошел подготовку в качестве летчика-истребителя и был направлен в 82° Squadr. 13° Gr. 2° Stormo С.Т. В июле — декабре 1940 г. в боях в Северной Африке Чиарини одержал пять побед. После того как в декабре 1940 г. 13° Gr. была отозвана в Италию для отдыха и пополнения, он добровольно остался в Северной Африке и летал в 151° Gr. 53° Stormo С.Т. Посмертно капитан Чиарини был награжден Золотой медалью за военную доблесть. 15.10.1971 г. его имя было присвоено 53° Stormo ВВС Италии.

<sup>4</sup> Это была его седьмая победа, а всего Гудман одержал десять побед.

В тот же день сержанте Антонио Камерини (Antonio Camerini) из 368° Squadr. 151° Gr. С.Т. лобовой атакой сбил «Харрикейн» V7491 из 73 Sqdn. RAF. Английский истребитель получил попадания в двигатель и совершил вынужденную посадку приблизительно в 16 км северо-восточнее г. Бенина. Пилот «Харрикейна» пайлэтофисер Кен Миллист (Ken M. Millist) смог избежать плена и через два дня вышел в расположение британских частей.

6 февраля английские войска вошли в Бенгази и продолжали продвигаться на юго-запад вдоль побережья. К концу февраля линия фронта стабилизировалась около местечка Эль-Аджейла (El Agheila), расположенного на южном берегу залива Сидра. К тому времени 5° Squadra Aegea имела в Триполитании 120 исправных самолетов и еще 80 самолетов (60 Ju-87R и 20 Bf-110) насчитывали находившиеся там группы Люфтваффе. При поддержке этих довольно скромных сил «Африканский корпус» генерал-лейтенанта Роммеля 31 марта 1941 г. перешел в наступление. Уже 4 апреля немецкие части заняли Бенгази, 11 апреля был окружен Тобрук, а 13 апреля взяты Бардия и Эс-Саллум.

Ранним утром 14 апреля Ju-87 из III./StG1 и II./StG2 вместе с Ju-87 из 96° Gr.Aut. В.а.Т. совершили налет на гавань Тобрука. Их прикрывали семнадцать истребителей: восемь G.50bis из 155° Gr. С.Т., четыре CR.42 из 95° Squadr. 18° Gr. С.Т. и пять Bf-110 из III./ZG26. Над гаванью немецкие «Штуки» и итальянские «Пиччиателло» были атакованы тремя «Харрикейнами», к которым спустя пять минут присоединились еще два истребителя.

Флайт-сержант Эллис на «Харрикейне» Mk.I V7299 «TP-D» быстро сбил два Ju-87. В то же время, когда другой английский истребитель — «Харрикейн» Mk.I V7553 «TP-E» — зашел в хвост еще одной «Штуке», его самого сзади атаковали два G.50bis из 351° Squadr., которые пилотировали тененте Карло Кугнаска (Carlo Cugnasca) и марешиалло Анджело Маринелли (Angelo Marinelli). «Харрикейн» загорелся и в 07.43 упал в гавани Тобрука, его пилот — флайт-сержант Герберт Гарт Уэбстер (Herbert Garth Webster) — погиб.

К этому моменту в бой вступили и CR.42. Затем соттотененте Франко Бордони Бислери и марешиалло Гуидо Фиббия (Guido Fibbia) заявили еще о двух сбитых «Харрикейнах», но истребитель флайт-сержанта Уэбстера был единственным английским самолетом, потерянным в том бою. Английские пилоты претендовали на



**Истребитель G.50bis из 20° Gr.Aut. С.Т.,  
Ливия, весна 1941 г.**



**Истребители C.200 из 372° Squadr. 153° Gr. С.Т.,  
Ливия, весна 1941 г.**



**Ju-87R-2 из 239° Squadr. 96° Gr.Aut. В.а.Т.  
атакуют сторожевой корабль «Крикет» («Cricket»);  
Средиземное море у побережья Ливии, июнь 1941 г.**



**Ju-87R-2 из 239° Squadr. 96° Gr.Aut. В.а.Т.  
выходит из атаки английского транспорта у побережья Ливии,  
июнь 1941 г.**

семь побед и на два поврежденных самолета. Фактически же Люфтваффе и Реджиа Аэронаутика потеряли четыре Ju-87 и два G.50bis, которые принадлежали тененте Кугнаска и марешалло Маринелли.

Весной 1941 г. сопровождение немецких Ju-87 и Ju-88 было одной из основных задач итальянских истребителей. Маджноре Джузеппе Байлон (Giuseppe Baylon) писал:

*«С 23 апреля 1941 г. моя 2-я автономная группа, базировавшаяся на аэродроме № 1 севернее Дериа, действовала совместно с 10-м авиакорпусом, главным образом, прикрывая Ju-87, бомбившие Тобрук, а также позиции противника в районе Эс-Саллум — Халфайя-Пасс (Halfaya Pass) и Ридорта Кануццо (Ridorta Canuzzo), и Ju-88, атаковавшие корабли в открытом море. Между 23 апреля и 6 июня я выполнил пятьдесят один вылет на сопровождение немецких самолетов. В каждом из них мы использовали от двенадцати до восемнадцати G.50».*

В налетах на Тобрук и атаках кораблей союзников принимали участие и Ju-87R из 239° Squadr. 96° Gr. Aut. В. а. Т. капитано Джузеппе Кенни. Вечером 25 мая они добились нескольких попаданий в сторожевой корабль «Гримсби» («Grimsby») и танкер «Хелка» («Helka»), которые до этого уже были повреждены немецкими «Штуками» и оставлены своими экипажами.

24 июня Ju-87 из II./StG2 атаковали севернее Тобрука небольшой конвой, состоявший из танкера и двух сторожевых кораблей. Сначала прямым попаданием бомбы, сброшенной лейтенантом Хубертом Пёльцем (Hubert Polz) из 6./StG2, был потоплен сторожевой корабль «Окланд» («Auckland»). Затем в ходе атаки Ju-87 из I./StG1 и 239° Squadr. Aut В. а. Т. повреждения получил танкер «Пасс оф Балмаха» («Pass of Balmaha»), которому все же удалось достичь Тобрука.

15 июля итальянские «Пиччиателло» и немецкие «Штуки» потопили в гавани Тобрука десантный корабль LCT-10 водоизмещением 372 т, который использовался для доставки снаряжения окруженным частям.

Несмотря на регулярные налеты самолетов Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики, Тобрук взять так и не удалось. Правда, одновременно закончились неудачей и две попытки британских войск прорваться к Тобруку и деблокировать его. Первая попытка была предпринята в мае и носила кодовое наименование «Операция «Краткость»» (Operation «Brevity»), а вторая — в июне и имела наи-



**Ju-87R-2 из 239° Squadr. 96° Gr.Aut. В.в.Т.,  
Ливия, июнь 1941 г.**



**Ju-87R-2 из 239° Squadr. 96° Gr.Aut. В.в.Т.  
в ходе очередного полета на Тобрук,  
июнь 1941 г.**

менование «Операция «Боевой Топор» (Operation «Battleaxe»). В ходе этих двух операций RAF понесли значительные потери, после чего воздушные бои над Северной Африкой несколько утратили свой накал.

19 июля торпедоносцы SM.79 из 281° Squadr. A.S. капитано Бускалья и тененте Фанджионе около египетского побережья, в районе г. Мерса-Матрух, атаковали два английских боевых корабля. По сообщениям итальянских пилотов, одним из них был крейсер, однако атака не принесла успеха, поскольку корабли смогли уклониться от торпед.

6 августа три SM.79 из 281° Squadr. A.S., которые пилотировали капитано Бускалья, тененте Грациани и соттотененте Альдо Форцинетти (Aldo Forzinetti), атаковали в районе Мерса-Матрух четыре английских эсминца. Итальянские пилоты сообщили об одном попадании, но эта информация не была подтверждена.

11 августа капитано Бускалья, тененте Форцинетти и Грациани в районе Порт-Саида атаковали английский сетевой заградитель «Протектор» («Protector»). Торпеда, сброшенная тененте Грациани, попала в корабль. Он был сильно поврежден и затем простоял на ремонте практически до самого конца войны.

20 августа SM.79 из 281° Squadr. A.S. тененте Форцинетти и Грациани между Порт-Саидом и Кипром торпедировали танкер «Турбо» («Turbo») тоннажем 4782 брт. Корабль получил тяжелейшие повреждения и позднее во время буксировки к месту ремонта затонул. На следующий день капитано Бускалья, тененте Грациани и Форцинетти безуспешно атаковали три английских эсминца.

30 августа с аэродрома на о. Пантеллерия взлетели CR.42 соттотененте Висдора Педерцоли (Wisdor Pederzoli) и серженте Франческо Кускуны (Francesco Cuscuna) из 75° Squadr. 23° Gr. Aut. С.Т. Патрулируя над судами итальянского конвоя, шедшего в Северную Африку, они через некоторое время заметили три «Веллингтона». Согласно итальянским данным, каждый из пилотов сбил по бомбардировщику<sup>1</sup>, а третий получил повреждения. Фактически в тот день англичане потеряли лишь один «Веллингтон» W5559, который во время перелета из Гибралтара на Мальту был сбит и упал в море приблизительно в 12 км южнее о. Лампедуза.

---

<sup>1</sup> Для Педерцоли это была первая и последняя победа.

3 сентября двенадцать С.200 и G.50 атаковали полевой аэродром LG 05<sup>1</sup>, который был расположен около Сиди-Баррани и на котором базировались Р-40 из 1 Sqn. SAAF. Согласно итальянским данным, на земле были уничтожены двенадцать самолетов, но фактически лишь три истребителя получили повреждения. Тем временем с находившегося поблизости аэродрома LG 03 по тревоге поднялись семь «Томагавков» из 2 Sqn. SAAF, которые вступили в бой с G.50 из 20<sup>o</sup> Gr. Aut. С.Т.

Затем противоборствующие стороны, как обычно, разошлись в оценке своих успехов. Южноафриканские летчики заявили о шести сбитых «Фиатах», а итальянцы — вообще о двенадцати победах. В действительности же не вернулись три G.50, еще шесть истребителей получили повреждения и два из них совершили посадку «на живот» на своем аэродроме, а 2 Sqn. SAAF потерял лишь один Р-40, который был поврежден и затем разбился в ходе вынужденной посадки.

13 октября самолеты-разведчики отметили, что из гавани Александрии в море вышли главные силы английской Средиземноморской эскадры — линкоры «Бархэм» («Barham») и «Куин Элизабет» («Quin Elisabeth»), которых сопровождали три крейсера и десять эсминцев. Для их атаки с аэродрома Марица на о. Родос поднялись три торпедоносца SM.79 из 281<sup>o</sup> Squadr. A.S., которые пилотировали тененте Грациани, Кимиччи<sup>2</sup> и Фаджиони. При этом надо отметить, что командование Реджиа Аэронаутики всегда отдавало предпочтение использованию небольших групп торпедоносцев из нескольких самолетов. В то же время торпедоносцы Люфтваффе действовали целыми эскадрильями и группами, а 12 августа 1942 г. в атаке конвоя союзников в районе Гибралтара участвовали сразу шестьдесят He-111 и Ju-88 из KG26.

Итальянцы обнаружили английские корабли западнее Александрии и атаковали линкор «Бархэм». Торпедоносцы летели в сомкнутом строю, и потому «Савойя» тененте Джулио Грациани, зани-

---

<sup>1</sup> Landing Ground (LG) — взлетно-посадочная полоса.

<sup>2</sup> Родился 22.03.1913 г. в местечке Кастель-Вискарте (Castelviscardo), в 50 км юго-западнее Перуджи. За успешные действия в качестве командира торпедоносца капитано Кимиччи был награжден Золотой медалью за военную доблесть. Он пережил войну и умер 15.10.1992 г. в г. Орвьето (Orvieto), расположенном в 8 км от его родного Кастель-Вискарте.

мавшая место ведущего, после сброса торпеды не смогла отвернуть в сторону, так как путь ей преграждал соседний самолет. Грациани ничего не оставалось, как продолжать лететь прямо на «Бархэм», что граничило с настоящим самоубийством. Под градом зенитного огня SM.79 прошел прямо над мачтами линкора. Торпедоносец получил серьезные повреждения, но все же смог дотянуть до Родоса. Все торпеды прошли мимо цели, а Грациани<sup>1</sup> и его экипажу на память остался уникальный снимок, который успел сделать находившийся на борту самолета фотооператор<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Родился 24.01.1915 г. в местечке Аффиле (Affile), в 50 км восточнее Рима. 08.09.1936 г. он поступил в академию Реджиа Аэронаутики в г. Казерта и 14.03.1939 г. получил лицензию военного пилота. 11.09.1939 г. соттененте Грациани был включен в 54° Stormo C.T., а в марте 1940 г. переведен в 4° Stormo C.T. В апреле того же года тененте Грациани прибыл в Эфиопию и летал в 10° Squadr. В.Т., которая базировалась на аэродроме Гурэ. В сентябре 1940 г. он был награжден Серебряной медалью за военную доблесть. В декабре 1940 г. Грациани был ранен и вывезен в Италию для лечения. 15.04.1941 г. он был направлен в учебный центр торпедоносной авиации и 01.08.1941 г. включен в 281° Squadr. A.S. После потери маджире Бускальи капитано Грациани возглавил 132° Gr.Aut. A.S. За действия в качестве командира торпедоносца он был награжден Золотой, пятью Серебряными и Бронзовой медалями за военную доблесть и тремя Военными Крестами. 08.09.1943 г. Италия капитулировала перед западными союзниками, и в тот же день Грациани на SM.79 перелетел с аэродрома Фано (Fano), на побережье Адриатического моря, на аэродром Корба (Corba), в Тунисе. Вступив в Aeronautica Co-Belligerante, Грациани командовал т. н. Stormo Baltimore. 05.05.1945 г. ему было присвоено звание маджире, и с 1946 г. он служил в Генеральном штабе ВВС Италии. В 1951 г. Грациани получил звание тененте-колонелло, а в 1956 г. уже в звании колонелло возглавил 2-й отдел 3-го управления Генштаба, занимавшийся ракетным вооружением и радиоуправляемыми воздушными мишенями. С ноября 1957 г. по декабрь 1958 г. Грациани был заместителем начальника экспериментального центра ВВС Италии. 31.12.1960 г. ему было присвоено звание генерале-ди-бригата, и с 15.09.1962 г. он командовал 36° Brigata Aerea. В январе 1966 г. Грациани получил звание генерале-ди-дивизионе и в декабре того же года стал начальником материально-технического управления Генерального штаба. В 1969 г. он получил звание генерале-ди-скаудра и в 1972 г. был назначен командующим 2-м воздушным округом. В феврале 1975 г. Грациани вышел в отставку и умер 23.12.1998 г. в Риме.

<sup>2</sup> В состав экипажей итальянских торпедоносцев специально включались фотооператоры, чьей задачей была съемка кораблей противника.



**Линкор «Барнхэм»,  
снимок с борта SM.79  
тененте Джулио Грациани,  
13.10.1941 г.**



**Силуэты атакованных кораблей,  
нарисованные на киле  
торпедоносца SM.79**



**Торпеда под центропланом SM.79,  
самолет имел узлы подвески для двух торпед,  
но обычно подвешивалась только одна**

В ночь с 14 на 15 ноября торпедоносцы SM.84 из 288° Squadr. A.S. потопили у Тунисского побережья транспорты «Эмпайр Пеликан» («Empire Pelican») тоннажем 6463 брт и «Эмпайр Дефендер» («Empire Defender») тоннажем 5639 брт. Самолеты SM.84 были дальнейшим развитием хорошо зарекомендовавших себя SM.79, однако имели столько технических проблем, что экипажи торпедоносцев, чья средняя продолжительность жизни и так составляла всего три боевых вылета, называли их «летающими гробами».

Утром 15 ноября пять CR.42 из 23° Gr.Aut. С.Т. прикрывали группу транспортных Ju-52/3m, направлявшуюся с Сицилии в Северную Африку. Юго-западнее о. Пантеллерия итальянские пилоты заметили три «Веллингтона» и, атаковав, сбили два из них. Победы были записаны на счет соттотененте Джино Мартини (Gino Martini)<sup>1</sup> и серженте Джузеппе Сарачино (Giuseppe Saracino). Согласно же данным RAF, в тот день был потерян только один «Веллингтон» Z8989, экипаж которого затем был подобран спасательным гидросамолетом и доставлен на Мальту.

В тот же день три «Фиата» из 23° Gr.Aut. С.Т., которые пилотировали марешалло Германо Гасперони, серженте Луиджи Саччи (Luigi Sacchi) и Кускуна, перехватили в районе Пантеллерии одиночный «Бленхейм», также летевший на Мальту. В ходе нескольких атак бомбардировщик получил сильные повреждения, но все же смог дотянуть до Мальты и совершил посадку «на живот» на аэродроме Лука.

В первые часы 18 ноября 1941 г. 8-я британская армия начала новое наступление под кодовым наименованием «Крусейдер» («Crusader»). К этому моменту Реджина Аэронаутика имела в Северной Африке около 200 исправных самолетов, а Люфттваффе — 120, в то время как в составе британских Desert Air Force было 1311 самолетов, из которых почти 1100 находилось в пригодном для полетов состоянии.

Одним из первых итальянских подразделений, почувствовавших новое наступление противника на себе, стала 20° Gr.Aut. С.Т., находившаяся в тот момент на аэродроме Сиди-Резегх (Sidi Rezegh), в 48 км юго-восточнее Тобрука. Она специально перелетела туда с аэродрома Маргуба, расположенного северо-западнее Тобрука,

---

<sup>1</sup> Это была его первая и последняя победа.

чтобы прикрыть истребители-бомбардировщики, штурмовавшие наступавшие части противника. Утром, когда все G.50 из 20<sup>o</sup> Gr. находились на земле, аэродром Сиди-Резегх был атакован патрулем из т. н. Пустынной группы большой дальности (Long Range Desert Group). Англичанам удалось незамеченными преодолеть приблизительно 80 км по территории, занятой итальянскими войсками, и нанести неожиданный удар по аэродрому Сиди-Резегх. В результате на земле были уничтожены восемнадцать «Фиатов» и лишь трем истребителям удалось благополучно взлететь.

В тот же день в результате налета английских бомбардировщиков на аэродроме Эйн-эль-Газала были уничтожены еще тринадцать итальянских самолетов.

23 ноября двенадцать C.202 и столько же G.50 сопровождали немецкие Ju-88, когда появились «Томагавки» из 250 Sqdn. RAF. Хотя итальянцам и удалось защитить бомбардировщики, они в ходе боя потеряли пять C.202. В тот же день два торпедоносца SM.79 из 281<sup>o</sup> Squadgr. A.S., которые пилотировали капитано Бускалья и тененте Луиджи Ровелли (Luigi Rovelli), атаковали западнее Мерса-Матрух транспорт, шедший в сопровождении четырех эсминцев. Хотя оба самолета были сначала повреждены зенитным огнем, а на обратном пути атакованы «Харрикейнами», им все же удалось вернуться на свой аэродром. Итальянцы сообщили о предположительном попадании, которое не было подтверждено.

29 ноября SM.79 капитано Бускалья и тененте Чипилетти (Cipiletti) атаковали в районе Александрии отряд английских боевых кораблей. Это были крейсера ЛВО «Найд» и «Юралас» и два эсминца, возвращавшиеся после проводки на Мальту очередного конвоя. И снова итальянским пилотам не удалось добиться попаданий, а один торпедоносец был поврежден зенитным огнем.

1 декабря двенадцать «Томагавков» из 250 Sqdn. RAF и восемь «Харрикейнов» из RNAFS, патрулировавшие в районе Эд-Дуба (Ed Duda) — Бир-эль-Гоби — Габр-Салех (Gabr Saleh), в 08.15 встретились с девяткой Ju-88, которую сопровождали шесть G.50, а также C.200 из 9<sup>o</sup> Gr. 4<sup>o</sup> Stormo C.T. и немецкие Bf-109. Увидев английские истребители, экипажи «Юнкерсов» немедленно сбросили бомбы и, спикировав к самой земле, повернули обратно. По английским данным, в ходе боя были сбиты один Ju-88 и три G.50, а также повреждены один «Юнкерс» и три «Мессершмитта». При этом был потерян лишь один «Томагавк» флайт-офицера Адамса (Adams).

Утром 11 декабря «Фиатъ» марешиалло Гасперони и серженте Леонцио Бичеджо (Leonzio Bicego) из 23° Gr. Aut. С.Т. сопровождали SM.82, летевший в Триполи. Во время полета они встретили три «Бленхейма» из 18 Sqdn. RAF, которые возвращались на Мальту после налета на транспортные суда, находившиеся в гавани Аргостоли (Argostoli). Гасперони и Бичеджо атаковали бомбардировщики и совместными усилиями сбили «Бленхейм»<sup>1</sup> флайт-лейтенанта Эдмундса (E. G. Edmunds).

В тот же день с Пантеллерии поднялись три CR.42 из 23° Gr. Aut. С.Т., которые пилотировали марешиалло Диего Фиорентини (Diego Fiorentini), серженте Джузеппе Сарачино и Луиджи Саччи. Недалеко от острова они перехватили четыре «Веллингтона», совершавших перелет из Гибралтара на Ближний Восток. В ходе нескольких атак два бомбардировщика — R1246 и R1250 — были сбиты и упали в море. Одна победа была на счету серженте Саччи<sup>2</sup>, а вторую поделили между собой два других пилота. Однако бортстрелки «Веллингтонов» не остались в долгу, сбив «Фиат» марешиалло Фиорентини. Итальянский пилот успел покинуть падающий самолет, но купол его парашюта не раскрылся, и Фиорентини погиб.

17 декабря с аэродрома Эйн-эль-Газала взлетели торпедоносцы капитано Бускалья, тененте Фаджиони и соттотененте Форцинетти<sup>3</sup>. Они получили приказ атаковать очередной английский конвой, направлявшийся из Александрии на Мальту. Транспорты сопровождали шесть легких крейсеров и шестнадцать эсминцев, которые создали плотную завесу заградительного зенитного огня. Получив прямое попадание крупнокалиберного снаряда, SM.79 соттотененте Альдо Форцинетти<sup>4</sup> взорвался в воздухе, и весь его экипаж погиб. Это была первая потеря, понесенная 281° Squadr. A.S. с момента своего создания. Остальные два самолета получили повреждения, но смогли вернуться в Газалу и на следующий день перелетели обратно на Родос. Сброшенные же ими торпеды прошли мимо цели.

---

<sup>1</sup> Это была единственная победа этих пилотов в ходе Второй мировой войны.

<sup>2</sup> Это была его первая и последняя личная победа.

<sup>3</sup> Они прибыли в Газалу 11.12.1941 г., в то время как остальные три самолета 281° Squadr. A.S. остались на о. Родос.

<sup>4</sup> Родился 08.12.1911 г. в Милане. Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

28 декабря 1941 г. SM.79 капитано Бускальи, тененте Ровелли, Кимиччи и Чипелетти атаковали конвой, возвращавшийся с Мальты в Александрию. В его составе были четыре незагруженных транспорта, крейсер ПВО «Дидо» («Dido») и два эсминца. Зенитным огнем был сбит самолет соттотененте Луиджи Ровелли<sup>1</sup>, и весь его экипаж погиб. Повреждения получил и торпедоносец капитано Бускальи. Тем не менее итальянцы продолжили атаку, и одна из сброшенных ими торпед попала в один из транспортов.

Едва самолеты легли на обратный курс, как появились шесть «Харрикейнов». За поврежденным SM.79 капитано Бускальи тянулся дымный шлейф, но он, однако, мог удерживать высоту и скорость. Два других торпедоносца подошли к нему вплотную, чтобы организовать круговую оборону и совместно отбивать атаки английских истребителей. Расчет итальянцев оказался верным, и бортстрелкам удалось сбить два «Харрикейна», после чего остальные прекратили атаки и повернули назад.

К 17 января 1942 г. английские войска снова заняли все Средиземноморское побережье Киренаики и находились уже в нескольких десятках километров восточнее местечка Эль-Аджейла, расположенного на берегу залива Сидра. Их планировавшееся продвижение дальше на запад, в направлении Триполитании, было расстроено контрнаступлением «Африканского корпуса», начавшимся 21 января. Все имевшиеся в наличии итальянские самолеты были брошены на штурмовку начавших отступать частей союзников. 29 января англичане оставили Бенгази, куда сразу же перебазировались 6<sup>o</sup> и 150<sup>o</sup> Gg. Одновременно 8<sup>o</sup> Gg. разместились на аэродроме Эль-Аджейла, а 3<sup>o</sup> Gg. — на аэродроме Сиди-Эль-Ахмар (Sidi El Ahmar).

30 января командующий 8-й британской армией генерал Ритчи (Ritchie) принял решение отвести свои части за линию укреплений, находившихся в районе Эйн-эль-Газала — Бир-Хахейм (Bir Hacheim), в нескольких десятках километров западнее — юго-западнее Тобрука. Части «Африканского корпуса» преследовали отступавших англичан, а Ju-87 наносили удары по укреплениям и порту Тобрука. Большинство этих налетов проводилось в светлое время суток под прикрытием итальянских С.200 и С.202. Замести-

---

<sup>1</sup> Родился 25.04.1915 г. в местечке Роди-Гарджанико (Rodi Garganico). Посмертно был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

тель начальника штаба итальянских войск генерал Санторо (Santoro) писал об одном из таких вылетов: «Десять С.200, которые служили непосредственным сопровождением для двенадцати Ju-87, были атакованы двадцатью P-40. Bf-109, осуществлявшие дальнейшее прикрытие, по каким-то причинам не смогли прийти им на помощь. Итальянские летчики приняли бой и, несмотря на свое небольшое число, позволили немецким самолетам вернуться невредимыми, заплатив за это шестью С.200».

14 марта двенадцать бомбардировщиков «Бостон» под прикрытием двадцати четырех «Томагавков» из 3 Sqn. RAAF совершили налет на аэродром Мартуба, уничтожив на земле три Bf-109. В ходе боя с поднявшимися в воздух «Мессершмиттами» и С.202 австралийские пилоты сбили четыре итальянских истребителя. Со своей стороны, итальянцы также записали на свой счет четыре «Томагавка»: один пилот погиб, второй выпрыгнул на парашюте, а два других смогли дотянуть до своего аэродрома.

26 мая 1942 г. немецкая танковая армия «Африка» (Panzerarmee «Afrika»)<sup>1</sup> генерал-oberста Роммеля вместе с 1-й итальянской армией начали новое наступление с целью прорыва линии укреплений в районе Эйн-эль-Газала — Бир-Хакейм, взятия Тобрука и дальнейшего продвижения на восток вдоль Средиземноморского побережья в направлении Суэцкого канала. На этот раз наступление поддерживали около 670-ти самолетов, из которых 450 были итальянскими из состава 5° Squadra Aerea.

На рассвете пятьдесят девять С.202 из 1° и 4° Stormo С.Т. атаковали большую авиабазу союзников в Гамбуте. Когда итальянские пилоты появились над аэродромом, они увидели двадцать четыре «Киттихаука», которые были припаркованы словно на параде — крылом к крылу. Хотя итальянцы затем и утверждали, что уничтожили все самолеты, но, согласно английским данным, в ходе налета были повреждены всего два «Киттихаука» из 250 Sqn. RAF.

14 июня четыре CR.42 из 159° Gr. 50° Stormo Assalto, которые пилотировали тененте Водрет (Vodret), соттотененте Марини (Marini), марешиалло Скарпа (Scarpa) и серженте-маджиоре Делла Валле (Della Valle), атаковали в районе Акрома — Эйн-эль-Газала английские грузовики. «Фиат» соттотененте Марини был поврежден зенит-

---

<sup>1</sup> Была сформирована 21.02.1942 г. на основе «Африканского корпуса».

ным огнем, но смог благополучно вернуться на свой аэродром.

После того как немецко-итальянским частям удалось преодолеть укрепления на линии Эйн-эль-Газала — Бир-Хахейм, британские войска начали отступать к Тобруку. 16 июня, чтобы избежать окружения, командующий 8-й армией генерал Ритчи принял решение об отходе к ливийско-египетской границе. Однако некоторые части союзников все же были отрезаны в Тобруке и 21 июня сдались в плен. Преследуя отступающую 8-ю армию, немецкие и итальянские моторизованные части быстро продвигались на восток, преодолевая приблизительно по пятьдесят километров в день. 27 июня они заняли г. Мерса-Матрух, находившийся уже в 340 км восточнее Тобрука. Преодолев за три дня еще около 180 км, передовые части немецкой танковой армии «Африка» 30 июня вышли к египетскому местечку Эль-Аламейн (El Alamein).

Такие темпы наступления значительно затруднили действия как Реджиа Аэронаутики, так и Люфтваффе, поскольку их наземные службы не могли так быстро перемещаться на новые передовые аэродромы, на которые вслед за наступающими войсками должны были перелетать самолеты. Дополнительные проблемы также создавало то обстоятельство, что итальянское и немецкое командование должным образом так и не смогло наладить сотрудничество по материально-техническому снабжению своих авиационных подразделений в Ливии. Если бы не эти обстоятельства, то возможно, что отступление английских войск вполне могло превратиться в бегство, тем более что RAF испытывали те же самые проблемы и практически не атаковали продвигавшиеся вперед колонны противника.

В результате 8-я армия 30 июня смогла закрепиться на позициях в районе Эль-Аламейна, где предварительно была создана линия укреплений с проволочными заграждениями и минными полями. Британское командование считало, что это было лучшее место для того, чтобы остановить наступление немецко-итальянских войск. Северным флангом позиции англичан упирались в Средиземноморское побережье, а с юга их прикрывала большая впадина Каттара. Последняя была фактически непроходимой для бронетехники, что делало невозможным обход линии укреплений с флангов.

Вечером 3 июля двадцать четыре «Харрикейна» из 274 Sqn. RAF и 1 Sqn. SAAF перехватили в районе Эль-Аламейна большую группу итальянских Ju-87, летевшую под прикрытием C.202 и Bf-109. В ходе длительного боя были сбиты девять «Пиччиателло», один



**Подготовка к вылету истребителя С.200 из 88° Squadr.**



**Механики ремонтируют С.202 из 81° Squadr. 6° Gr. 1° Stormo С.Т.,  
Ливия, 1942 г.**

C.202 и всего один «Харрикейн». На следующий день пилоты 274 Sqn. RAF записали на свой счет еще пять итальянских Ju-87.

5 июля пять «Фиатов» из 159° Gr. 50° Stormo Assalto атаковали английские грузовики в районе местечка Гебель Каякк (Gebel Kaiakk). Зенитным огнем был подбит CR.42 MM8891, однако его пилоту — соттененте Марини — удалось дотянуть до линии фронта и совершить вынужденную посадку в расположении итальянских частей.

10 июля три «Фиата» из 159° Gr. 50° Stormo Assalto, которые пилотировали соттененте Марини, соттененте Яданца (Jadanza) и серженте Ривалта (Rivalta), обстреляли английские грузовики на шоссе восточнее Эль-Аламейна. В ходе вылета «Фиаты» столкнулись с несколькими P-40. В ходе завязавшегося боя, согласно итальянским данным, соттененте Яданца сначала сбил один P-40, а затем вместе с Марини повредил еще один, кроме того, каждый из этих пилотов доложил и об одной вероятной победе. В то же время был сбит и погиб серженте Ривалта.

В июле в Ливию прибыли C.202 из 3° Stormo под командованием тененте-колонелло Тито Фалькони<sup>1</sup>, при этом пятьдесят самолетов из 18° Gr., оснащенные подкрыльевыми бомбодержателями для 50-кг бомб, использовались в качестве истребителей-бомбардировщиков. Под прикрытием C.202 из 23° Gr. они атаковали позиции и автоколонны англичан в районе Эль-Аламейна.

31 июля двенадцать C.202 из 70° и 74° Squadr. атаковали эскадрилью «Киттихауков», которая под прикрытием эскадрильи «Спитфайров» штурмовала немецкие позиции в районе Бир-Микейзина (Bir Mikeisin). Несмотря на то что самолетов противника было в два раза больше, итальянцы без потерь со своей стороны сбили пять самолетов. По одной победе одержали: капитано Джорджио Тугноли (Giorgio Tugnoli), капитано Клаудио Соларо, серженте-маджоре Земелла и серженте-маджоре Мантелли (Mantelli), а пятую разделили тененте Моруцци (Moguzzi) и Спинелли (Spinelli), соттененте Барриле (Bartile) и Колонна. Кроме того, еще одиннадцать самолетов получили повреждения.

29 августа десять C.202 из 23° Gr. перехватили одиннадцать P-40 из 5 Sqn. SAAF. В ходе завязавшегося боя, согласно итальянским

---

<sup>1</sup> Вместо него командиром 23° Gr. был назначен маджоре Луиджи Филиппи, до этого командовавший 156° Gr.

данным, соттененте Фаринетти (Farinetti) сбил два истребителя, а маджоре Луиджи Филиппи и капитано Клаудио Соларо<sup>1</sup> — по одному. Еще одна вероятная победа была записана на счет тененте Марко Мариноне. В то же время южноафриканские пилоты претендовали на три сбитых и два поврежденных С.202.

31 августа 1942 г. немецкая танковая армия «Африка» и 1-я итальянская армия предприняли попытку прорвать линию английских укреплений в районе Эль-Аламейна. В распоряжении немецко-итальянского командования имелось около семисот самолетов, но среди них были только 180 пикирующих бомбардировщиков и истребителей-бомбардировщиков и 150 истребителей, остальные были транспортными и разведывательными. Противостоявшие им авиационные подразделения союзников насчитывали более тысячи истребителей и бомбардировщиков.

Для поддержки наступления 5° Squadra Aerea использовала все свои силы. В это время в среднем только 60% от имевшихся в ее составе самолетов находилось в пригодном для полетов состоянии, в то время как в RAF аналогичный показатель составлял 73—77%.

---

<sup>1</sup> Родился 10.02.1914 г. в местечке Крусиналло-Д'Омеджа (Crusinallo d'Omegna), недалеко от г. Новара. В 1936 г. соттененте Соларо отправился добровольцем в Испанию. Летая в составе 26° Squadr. XVI° Gr. С.Т., он 23.08.1938 г. сбил И-16, а уже 30.10.1938 г. был сбит и его «Фиат». Выпрыгнув на парашюте, Соларо попал в плен к республиканцам и был освобожден только в феврале 1939 г. В октябре 1939 г. он получил звание тененте и был включен в 70° Squadr. 23° Gr. 3° Stormo С.Т. 28.07.1940 г. Соларо возглавил 70° Squadr., которой командовал вплоть до 1943 г. 16.02.1941 г. он получил звание капитано. Осенью 1941 г. Соларо вместе с командиром 23° Gr. маджоре Тито Фалькони совершал на С.200 ночные вылеты, пытаясь перехватить английские бомбардировщики, бомбившие Палермо. Летая на С.202, Соларо с 31.07 по 20.10.1942 г. в ходе боев в Северной Африке сбил девять самолетов: шесть Р-40 — 31 июля, 29 и 31 августа, 3 сентября и 20 октября (два), два «Альбакора» — 10 октября и один «Спитфайр» — 2 октября. При этом он сам дважды был подбит (05.09 и 10.11.1942 г.) и совершил вынужденные посадки. Всего в ходе Второй мировой войны он одержал одиннадцать личных побед и был награжден двумя Серебряными и тремя Бронзовыми медалями за военную доблесть, тремя Военными Крестами и немецким Железным Крестом 2-го класса. После окончания войны Клаудио Соларо продолжал служить в ВВС Италии и вышел в отставку в звании генерале-ди-скаудра.

Главными причинами, влиявшими на уровень оперативной готовности итальянских авиационных подразделений в Северной Африке, были отсутствие воздушных фильтров, приспособленных к пустынным условиям, и хроническая нехватка запчастей.

31 августа две группы С.202 из 23° Gr. 3° Stormo С.Т. — восьмерка во главе с маджоре Филиппи и десятка во главе с капитано Соларо — вылетели на патрулирование над наступавшими немецкими и итальянскими частями. Через некоторое время итальянцы заметили двенадцать бомбардировщиков «Бостон», летевших в сопровождении двух эскадрилий «Киттихауков». В ходе скоротечного боя, согласно итальянским данным, были сбиты четыре истребителя. По одной победе одержали капитано Клаудио Соларо, серженте-маджоре Челсо Земелла и Фаусто Альбани (Fausto Albani), а четвертую победу разделили между собой командир 23° Gr. маджоре Филиппи и командир 74° Squadr. капитано Пинна. Еще по одной вероятной победе были засчитаны капитано Тугноли и серженте-маджоре Стефани.

4 сентября двадцать С.202 из 23° Gr. во главе с маджоре Филиппи, которых наводили операторы немецкой РЛС «Фрейя» («Freyja»), установленной в Эль-Дабе (El Dab), перехватили группу «Бостонов». В сопровождении истребителей Р-40 она возвращалась после налета на итальянские аэродромы. В завязавшемся бою капитано Тугноли, серженте-маджоре Паппини (Pappini) и серженте Вильям Дуси (William Dusi) сбили по одному самолету.

Несмотря на все усилия, немецко-итальянским войскам так и не удалось прорвать линию английских укреплений в районе Эль-Аламейна. Во многом это произошло из-за успешных действий авиации союзников, наносивших бомбовые и штурмовые удары по бронетанковым частям противника. К тому же армия Роммеля переживала большие трудности со снабжением боеприпасами и топливом, которое осуществлялось морем через порты Триполи и Бенгази. В августе только 33% от всех отправленных грузов достигли побережья Северной Африки, а в сентябре — лишь 20%. Кроме того, чтобы преодолеть расстояние от Бенгази до Тобрука, немецким и итальянским колоннам требовалось три дня, а если грузы доставлялись к линии фронта из Триполи, то это время сразу же возрастало в несколько раз. Англичане же располагали сетью хорошо оборудованных баз в Египте, и их наземные колонны покрывали расстояние от Порт-Саида до Эль-Аламейна в течение одного дня.

14 сентября С.200 из 13° Гг. Assalto потопили в районе Тобрука английский эсминец «Зулу» (HMS «Zulu») и повредили четыре торпедных катера.

9 октября пятерка С.202 из 23° Гг., пользуясь данными, получаемыми от операторов немецкой РЛС «Фрейя», атаковала группу бомбардировщиков В-25 «Митчелл» (North American B-25 «Mitchell») и Мартин «Балтимор» (Martin «Baltimore»), которая в сопровождении «Киттихауков» направлялась к аэродрому Эль-Даба. В ходе завязавшегося боя маджоре Луиджи Филиппи<sup>1</sup> сбил один истребитель, а победа, одержанная соттененте Карло Колонной, была отнесена к разряду вероятных.

В течение этого дня самолеты RAF совершили два массированных налета на аэродром Эль-Даба, выполнив около 500 боевых вылетов. По английским данным, по меньшей мере пятьдесят самолетов были уничтожены на земле и еще десять сбиты в воздушных боях. Согласно же сводкам Люфтваффе, были потеряны десять и повреждены двадцать самолетов, в т. ч. тринадцать Вф-109 из III./JG53. В то же время немецкие пилоты заявили о двадцати восьми сбитых самолетах, итальянцы — о десяти, а зенитчики — о шестнадцати. Большинство из этих побед было затем подтверждено, так как воздушные бои шли практически над аэродромом Эль-Даба и сбитые самолеты падали в непосредственной близости от него.

20 октября английская авиация снова несколько раз атаковала аэродром Эль-Даба. Бои над ним и в его районе продолжались в течение всего дня. На земле были уничтожены два немецких самолета и еще пятнадцать повреждены, в воздушных боях были потеряны два Вф-109 и девять С.202. Истребители Люфтваффе сбили одиннадцать английских самолетов, зенитчики — шесть, в то время как итальянцы претендовали на... сорок четыре сбитых самолета! Немецкие пилоты затем с иронией говорили, что итальянцы, увидев падающий или горящий на земле самолет, сразу же объявляли его своей победой, не обращая внимания на то, какой это был самолет — вражеский или собственный.

---

<sup>1</sup> Командир 23° Гг. майор Луиджи Филиппи погиб 20.02.1943 г., когда в районе тунисского г. Сфакса (Sfax) его штабной автомобиль обстреляли американские пехотинцы. В ходе Второй мировой войны он одержал семь побед и был награжден тремя Серебряными медалями за военную доблесть и Бронзовой медалью за авиационную доблесть.



**Командир 3./JG27 гауптман Ханс-Йоахим Марсель  
сидит в кабине самолета С.202 «96 – 10», принадлежавшего  
тененте Эмануэле Антони  
из 96° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т.,  
аэродром Фука, 19.09.1942 г.**



**С.202 MM7919 «84 – 12» из 84° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo С.Т.,  
аэродром Фука, 24.10.1942 г.**

24 октября 1942 г. союзные войска под командованием генерала Монтомери начали наступление в районе Эль-Аламейна. С воздуха его поддерживали 605 истребителей, 254 средних и легких бомбардировщика и 61 тяжелый бомбардировщик. В течение четырех дней они сбросили на немецкие и итальянские аэродромы, порты, склады боеприпасов и снаряжения около трехсот тонн бомб. Пока австралийские части сковывали силы немцев, 8-я британская армия в ходе ожесточенных боев смогла прорвать фронт на южном фланге.

К этому моменту 5<sup>о</sup> Squadra Aerea имела 392 самолета. Среди них были 182 истребителя: 93 C.202, 46 C.200 и 43 G.50, 90 истребителей-бомбардировщиков CR.42 и G.50, 25 бомбардировщиков Cant Z.1007bis, 34 торпедоносца SM.79, 24 самолета Ca.311 и 23 летающих лодки: 17 Cant Z.501 и 6 Cant Z.506. При этом, если вся авиация союзников была сосредоточена в районе Эль-Аламейна, то подразделения 5<sup>о</sup> Squadra Aerea были распределены на большой территории, начиная от линии фронта и кончая Триполи.

27 октября двадцать Ju-87D из StG3 и сорок три CR.42 из 50<sup>о</sup> и 101<sup>о</sup> Stormo Assalto под прикрытием Bf-109 и C.202 вылетели в район местечка Телль-эс-Тиса (Tell es Tisa), где английские бронетанковые части вели успешное наступление. Их перехватили шестнадцать американских «Киттихауков» и двадцать четыре английских «Спитфайра», которые в ходе завязавшегося боя сбили одну «Штуку» и четыре «Фиата». Района цели смогли достичь лишь пять CR.42 из 159<sup>о</sup> Gr. 50<sup>о</sup> Stormo Assalto, которые затем также были перехвачены несколькими английскими истребителями. Согласно итальянским данным, тененте Водрет и тененте Яданца сбили по одному P-40, кроме того, они же и соттотененте Марини повредили еще три самолета. В ходе боя «Фиат» тененте Водрета получил попадание в маслорадиатор и совершил вынужденную посадку в районе местечка Эль-Остеджия (El Ostegia).

2 ноября Роммель сообщил Гитлеру о своем решении начать отвод войск к местечку Фука, в 60 км восточнее г. Мерса-Матрух, где они должны были закрепиться. Однако немецкие и итальянские части не только оставили сначала Фука, а затем 8 ноября и Мерса-Матрух, но продолжали отступать и дальше на запад, к старой ливийско-египетской границе. 11 ноября англичане заняли Эс-Саллум, а спустя два дня — 13 ноября — вошли уже в Тобрук. В течение четырнадцати дней подразделения Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики понесли тяжелые потери, потеряв в общей сложности 250 са-

молотов. Так, например, в составе 4° Stormo С.Т. осталось всего десять истребителей С.202.

Тем временем в ночь с 7 на 8 ноября 1942 г. англо-американские войска начали операцию «Факел» («Torch») — высадку десанта на побережье Алжира. Подразделения вишистской Франции, размещенные там, не смогли, да и не захотели оказать им действенного сопротивления. В Тунис были немедленно переброшены итальянские и немецкие самолеты, но их действия в значительной степени были нескоординированными. Одним из типичных примеров может служить налет на порт Боне, совершенный итальянцами. Десять бомбардировщиков SM.84 из 32° Stormo В.Т., поднявшиеся с Сардинии, должны были атаковать Боне под прикрытием двенадцати С.202. Однако из-за неблагоприятной погоды они опоздали к точке встречи с истребителями и были вынуждены продолжать полет без прикрытия. В результате три SM.84 были сбиты истребителями союзников, три тяжело поврежденных самолета разбились во время посадки на своем аэродроме, а четвертый вернулся с убитыми и ранеными членами экипажа на борту.

11 ноября с аэродрома Кастельветрано, в западной части Сицилии, поднялись четыре SM.79 из 132° Gr. A.S., которые пилотировали командир группы маджоре Бускалья, командир 281° Squadr. A.S. капитано Грациани, капитано Фаджиони и тененте Рамиро Анджелуччи (Ramiro Angelucci). Их целью были корабли союзников, находившиеся в заливе Бужи (Bougie) на побережье Алжира. Чтобы избежать обнаружения радаром и выйти к цели незамеченными, Бускалья разработал следующий план. Самолеты должны были сначала пересечь линию Тунисского побережья между портом Тунис и Бизертой, а затем повернуть на запад, используя в качестве естественного укрытия от радаров горный массив Тель-Атлас, протянувшийся вдоль побережья Алжира. Это должно было обеспечить внезапность налета, поскольку торпедоносцы атаковали бы корабли с юга, со стороны побережья, т. е. с направления, откуда их совершенно не ждали.

Полет пошел строго по плану, и торпедоносцы смогли подойти к заливу Бужи незамеченными. Итальянцы уже могли видеть стоявшие корабли, когда их сверху неожиданно атаковали «Спитфайр» из 154 FS. Все самолеты получили повреждения, а фотооператор авиере-шелто Франческо Майоре (Francesco Majore), находившийся на борту SM.79 маджоре Бускалья, был ранен в руку.

«Спитфайръ» прекратили атаки, лишь когда торпедоносцы вошли в зону огня зенитной артиллерии кораблей. Через несколько секунд, получив прямое попадание зенитного снаряда, в воздухе взорвался самолет тененте Анджелуччи. Оставшиеся три SM.79 смогли прорваться сквозь плотную стену зенитного огня и торпедировать транспорт «Автеа» («Awatea») тоннажем 13 482 брт и транспорт «Кэтей» («Cathau») тоннажем 15 225 брт<sup>1</sup>. После выхода из атаки самолеты снова были атакованы «Спитфайрами», однако итальянцам удалось отбить все атаки и, несмотря на повреждения, благополучно вернуться в Капельветрано.

На следующий день — 12 ноября — шесть SM.79 из 132° Gr. A.S. повторили эту почти самоубийственную атаку. На этот раз в ней участвовали экипажи маджоре Бускалья, тененте Марини, соттотененте Айшнера, Баргаджны (Bargagna), Пфистера (Pfister) и Мочи (Mosi), при этом фотооператор Майоре, раненный накануне, настоял на том, чтобы его снова взяли в полет. Поскольку никаких шансов подойти незамеченными к заливу Бужи со стороны моря не было, Бускалья повел торпедоносцы по вчерашнему маршруту, и опять уже на подходе к цели итальянцы были перехвачены «Спитфайрами». По иронии судьбы, это был единственный патруль истребителей, выделенный в тот день для прикрытия кораблей. «Спитфайръ» взлетели с аэродрома в Алжире и могли находиться над заливом Бужи лишь двенадцать минут, после чего остававшегося топлива у них хватало только на обратную дорогу.

SM.79 маджоре Бускалья немного отстал, и потому «Спитфайръ» атаковали именно его. Если несколько торпедоносцев, сомкнув строй, могли организовать массивный заградительный огонь и отражать атаки истребителей, то у одиночного самолета шансов уцелеть было мало. Экипажи других SM.79 видели, как горящий самолет рухнул в море. Официально Бускалья и его экипаж были объявлены пропавшими без вести, хотя многие считали, что никто не мог спастись.

За проявленное мужество при выполнении боевых вылетов командир 132° Gr. A.S. маджоре Карло Бускалья и его фотооператор авиере-шелто Франческо Майоре были награждены Золотыми медалями за военную доблесть. Это было воспринято как косвенное

---

<sup>1</sup> В некоторых источниках указано, что все торпеды прошли мимо.

признание факта их гибели, однако оказалось что это верно лишь наполовину. Бускалья и Майоре, получившие тяжелые ранения, были подняты из воды англичанами и доставлены во французский военный госпиталь. Майоре<sup>1</sup> помочь не удалось, и 28 ноября он скончался, а Бускалья выжил<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Родился 25.08.1921 г. в г. Ното (Noto).

<sup>2</sup> После излечения он был отправлен в США. Сначала он находился в лагере в Кроссвилле (Crosvill), штат Теннесси, затем — в Монтичелло (Monticello), в Арканзасе, потом — в Кэмп-Саттоне (Camp Sutton), в Северной Каролине, и, наконец, в Форт-Мейде (Fort Mead) в Мериленде. 05.03.1943 г. лондонская радиостанция сообщила, что маджоре Бускалья жив и находится в плену. После того как осенью 1943 г. Италия сначала капитулировала перед союзниками, а затем объявила войну Германии, пленным итальянским пилотам предложили вступить в Aeronautica Co-Belligerante. Бускалья согласился и 26.06.1944 г. вернулся в Италию. 15.07.1944 г. он был назначен командиром 28° Gr., которая входила в Stormo Baltimore и находилась на аэродроме Лечче, в 37 км юго-восточнее Бриндизи. В августе группа прибыла на аэродром Кампо-Везувиио (Campo Vesuvio), около Неаполя, где под руководством американских инструкторов осваивала двухмоторные бомбардировщики «Балтимор». 23.08.1944 г. в 19.20 маджоре Бускалья, не предупредив американцев, сел в самолет и вырлил на старт. Во время разбега «Балтимор» начало заметно сносить влево, и, едва оторвавшись от земли, он начал быстро крениться на левое крыло. Перевернувшись на спину, он упал в оливковую рощу рядом с аэродромом. Когда Бускалью извлекли из горящего самолета, он был еще жив. Его немедленно доставили в госпиталь в Неаполе, но усилия врачей оказались безрезультатными, и в 14.10.24.08.1944 г. маджоре Карло Эмануэле Бускалья скончался. Вскоре появились слухи, что он собирался перелететь на север Италии и присоединиться к своим товарищам, служившим в ANR (см. ниже). Вероятно, это были не более чем предположения, поскольку факты говорят, что в тот день Бускалья не собирался долго пробыть в воздухе. Когда его нашли, то на нем не было ни летного комбинезона, ни спасательного жилета, ни кислородной маски, ни наушников, а на парашюте он просто сидел, даже не надев ремней подвесной системы. Кроме того, топлива в самолете было немного, поскольку он не сильно пострадал от огня после падения. Как бы там ни было, но в свои 29 лет Бускалья был одним из самых известных итальянских пилотов. После его смерти на носовой части всех «Балтиморов» из 28° Gr. появилась надпись «Бускалья» и эмблема 132° Gr. A.S., которой он до этого командовал. В настоящее время имя «Бускалья» и эмблему «четыре кота» носят многоцелевые реактивные самолеты AMX из 3° Stormo VВС Италии.



**Карло Эмануэле Бускалья**



**Пилоты 132° Gr. A.S.**

**Слева направо: маджоре Джулио Чезаре Грациани,  
капитано Марио Марини (Mario Marini),  
тененте Джузеппе Кимиччи, тененте Альдо Меллей (Aldo Mellej)**

Узнав об успешной высадке союзников в Алжире и их продвижении к границе Туниса, генерал-фельдмаршал Роммель понял, что теперь у его войск, зажатых с двух сторон, практически нет шансов. Немецкие и итальянские части продолжали отходить на запад, сначала к Триполи, а затем и к тунисской границе. Тунис был ближе всего к Сицилии, через которую шло снабжение войск в Северной Африке, и, кроме того, рельеф местности позволял там организовать оборону довольно скромными силами.

В течение 1942 г. Реджина Аэронаутика потеряла в Северной Африке 595 самолетов, из них 120 были сбиты в воздушных боях, 215 уничтожены на земле и 260 пришлось бросить на аэродромах в ходе отступления.

Вечером 11 января 1943 г. семнадцать С.200 и С.202 из 13° Gr. 2° Stormo С.Т. во главе с маджоре Лоренцо Виале (Lorenzo Viale) атаковали аэродром Уади-Тамет, бывший теперь в руках англичан. Их прикрывали двадцать два С.202 из 3° Stormo С.Т.: четыре истребителя во главе с командиром 95° Squadr. 18° Gr. капитано Джорджи Солароли играли роль непосредственного сопровождения, немного выше находилась шестерка командира 18° Gr. 3° маджоре Густаво Гаретто (Gustavo Garetto), на высоте 6000 — 7000 м держались шесть самолетов из 23° Gr., которыми командовал капитано Марио Ригатти, а еще выше летели шесть истребителей, возглавляемые командиром 3° Stormo С.Т. тененте-колонелло Тито Фалькони.

Согласно итальянским данным, на земле были уничтожены четыре и повреждены девять самолетов. Фактически же союзники потеряли только два самолета, а три других получили серьезные повреждения, было также уничтожено хранилище топлива. Один С.200 из 13° Gr. был подбит зенитным огнем и совершил вынужденную посадку. Однако его пилот избежал плена и затем при помощи арабов смог добраться до расположения своих войск.

На обратном пути итальянцы были атакованы девятью «Спитфайрами» из 92 Sqdn. RAF и потеряли два С.202 из 18° Gr. Оба летчика: маджоре Гаретто и соттененте Телеши (Teleschi), выпрыгнув на парашютах, попали в плен. Со своей стороны, пилоты 18° Gr. заявили о шести сбитых «Спитфайрах». По одной личной победе были засчитаны капитано Солароли, марешиалло Феличе Лонджи (Felice Longhi) и серженте Луиджи Горрини (Luigi Gorrini).

12 января девять С.200 из 13° Gr. 2° Stormo С.Т. снова совершили



**Истребители С.202 из 3° Stormo С.Т.,  
аэродром Таурога (Tauroga), начало января 1943 г.**



**Механики помогают надеть парашют  
командиру 23° Gr. 3° Stormo С.Т. маджоре Лунджи Филиппи,  
аэродром Сфакс, конец января 1943 г.**

налет на аэродром Уади-Тамет, но на этот раз их прикрывали ВF-109 из II/JG77. Пока восемь «Спитфайров» из I Sqdn. SAAF связывали боем «Мессершмитты», шесть «Спитфайров» из 145 Sqdn. RAF атаковали итальянские самолеты. Английские летчики заявили о четырех сбитых С.200, но фактически 13<sup>о</sup> Gr. потеряла два самолета, которые пилотировали соттененте Пеллегрини (Pellegrini) и серженте Варелло (Varello), и еще один вернулся с повреждениями.

В тот же день В-17 из 97BG<sup>1</sup> подвергли бомбежке аэродром Кастельбенито около Триполи. В результате налета были уничтожены шесть и повреждены одиннадцать итальянских самолетов, главным образом истребители С.200. Поднявшиеся наперехват бомбардировщикам С.202 из 4<sup>о</sup> Stormo С.Т., смогли подбить одну «Летающую Крепость», которая все же смогла дотянуть до своего аэродрома. Бортстрелки В-17 заявили о четырнадцати сбитых истребителях, но в действительности все С.202 благополучно вернулись на аэродром, и только пять из них имели повреждения.

18 января американские тяжелые бомбардировщики снова атаковали аэродром Кастельбенито. С.202 из 18<sup>о</sup> и 23<sup>о</sup> Gr. 3<sup>о</sup> Stormo С.Т. перехватили группу из тринадцати В-17, летевшую в сопровождении тридцати трех Р-38. Итальянским пилотам удалось сбить две «Летающие Крепости», одна из них была на счету тененте Джульельмо Спеккера (Guglielmo Specker), а вторую разделили между собой капитано Джулио Чезаре Джунтелла (Giulio Cesare Giuntella), маренциалло Лонджи и серженте Бальдуццо (Balduzzo).

Тем временем английские войска быстро продвигались на запад и к полудню 22 января уже вышли к окраинам Триполи. Утром того же дня одиннадцать С.202 из 13<sup>о</sup> Gr. С.Т. сопровождали три SM.79, на которых с аэродрома Сорман в Габес эвакуировалось командование 5<sup>о</sup> Squadra Aerea. В ходе полета итальянцы столкнулись с группой из двадцати четырех «Киттихауков» из 450 Sqdn. RAF и 3 Sqdn. SAAF, атаковавшей наземные цели в районе Зуары (Zuara). В завязавшемся бою были сбиты четыре С.202, три пилота — маджиоре Лоренцо Виале, тененте Маеччи (Maecchi) и тененте Джорджио Савойя (Giorgio Savoia)<sup>2</sup> — были ранены. Все три SM.79

---

<sup>1</sup> Bombing Group (BG) — бомбардировочная группа ВВС США.

<sup>2</sup> Родился 18.01.1916 г. в Милане. Полученное им ранение оказалось настолько тяжелым, что, несмотря на усилия врачей, он 12.03.1943 г. скончался. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.



**CR.42 из 54° Squadr. 47° Gr. Assalto,  
аэродром Зуара, январь 1943 г.**



**C.202 из 70° Squadr. 23° Gr. 3° Stormo C.T.,  
аэродром Эль-Хамма, начало февраля 1943 г.**



**Механики готовят к вылету истребитель C.202  
командира 74° Squadr. 23° Gr. 3° Stormo C.T.  
капитано Марио Пинны**

получили повреждения, но их бортолстрелкам удалось сбить один «Киттихаук» из 450 Sqdn. RAF. Еще два истребителя из 3 Sqdn. SAAF в ходе боя столкнулись в воздухе друг с другом.

7 февраля бомбардировщики 12-й воздушной армии США, размещенной в Северной Африке, совершили первый налет на территорию Италии. Тридцать два В-17 из 97 и 301BG вместе с девятнадцатью В-26 из 17BG под прикрытием Р-38 из 1FG нанесли удар по аэродрому Элмас, расположенному около порта Кальяри на о. Сардиния. Выбор этого аэродрома в качестве цели был неслучайным, поскольку именно с него взлетали бомбардировщики и торпедоносцы, атакующие конвои союзников. В ходе бомбежки были уничтожены двадцать самолетов Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики, еще три бомбардировщика SM.79 и четыре летающих лодки Cant Z.506B получили повреждения.

Вскоре немецкие войска в Северной Африке показали, что они еще располагают достаточными силами, чтобы не только обороняться, но и атаковать. В 04.00 14 февраля 1943 г. началось немецкое контрнаступление под кодовым наименованием «Весенний ветер» («Frühlingswind»). Немецкие 10-я и 21-я танковые дивизии из 5-й танковой армии генерал-оберста Ханса-Юргена фон Арнима (Hans-Jürgen von Arnim) нанесли удар по позициям американских и французских войск около г. Сиди-Бу-Зид (Sidi Bou Zid) и после ожесточенных боев, продолжавшихся весь день, взяли город. Немалую роль в этом сыграли немецкие Ju-87, уничтожившие 44 танка, 59 бронемашин, 26 артиллерийских орудий и 22 грузовика.

Одновременно с юга, в направлении г. Гафса, нанесли удар части танковой армии «Африка» генерал-фельдмаршала Роммеля и 1-й итальянской армии генерала Мессе. К 20 апреля они вышли к г. Кассерин (Kasserin), в районе которого развернулись тяжелые бои. Уже 23 февраля, так и не дождавшись танков фон Арнима, которые должны были подойти с северо-востока, Роммель отдал приказ начать отход на исходные позиции. Немецко-итальянское наступление не достигло своей цели, однако потери союзных войск были высокими. Они потеряли около 10 тыс. чел., в т. ч. 6500 американцев, 183 танка, 194 бронемашин и 208 артиллерийских орудий, в то время как общие потери немецко-итальянских частей составили около двух тысяч человек.

К концу февраля 5<sup>о</sup> Squadra Aerea располагала в Тунисе следующими силами:

- на аэродроме Тунис базировались С.200 из 384° Squadr. С.Т.,
- на аэродромах Сфакс и Джаммарт (Gammart) — три эскадрильи С.202 из 6° Gr. 1° Stormo С.Т.,
- на аэродроме Сфакс — G.50bis из 386° Squadr. Assalto,
- на аэродроме Эль-Хамма (El Hamma), в 25 км западнее Габеса, — шесть эскадрилий С.200 и С.202 из 18° и 23° Gr. 3° Stormo С.Т., а также оставшиеся истребители из 13° Gr. 2° Stormo С.Т.,
- на нескольких полевых аэродромах в южной части Туниса — шесть эскадрилий С.202 из 7° и 16° Gr. 54° Stormo С.Т.

В течение марта 1943 г. итальянские и немецкие истребители вели над Тунисом отчаянные бои с авиацией союзников, поддерживавшей наступление 8-й британской армии в районе г. Меденин. Количественное соотношение между силами Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики и авиацией союзников к этому времени составляло шесть к одному.

1 марта С.202 из 7° Gr. прикрывали С.200, штурмовавшие позиции английских войск на побережье залива Габес, когда появились несколько «Спитфайров» из 92 Sqdn. RAF. В ходе завязавшегося боя пилоты 7° Gr. смогли сбить один истребитель, но при этом были потеряны два С.202. Оба пилота — капитано Мерло (Merlo) и соттененте Мазетти (Masetti) — успели выпрыгнуть на парашютах и, опустившись в воду, вплавь добрались до берега, занятого итальянскими частями.

3 марта американские бомбардировщики под прикрытием двадцати четырех Р-38 из 1FG совершили налет на аэродром Эль-Аоуина (El Aouina). В результате бомбежки был уничтожен один транспортный Fiat G.12 и еще семь самолетов SM.82 из S.A.S. получили повреждения.

6 марта девять С.202 из 6° Gr. в районе Меденина встретились со «Спитфайрами» из 145 Sqdn. RAF. Бой завершился вничью — каждая из сторон сбила по одному истребителю противника и еще два повредила. Итальянцы потеряли самолет серженте-маджоре Куччидо (Cuccido). В тот же день после боя со «Спитфайрами» не вернулся С.202 серженте-маджоре Капаччиоло (Caracciolo) из 7° Gr.

В течение 7 марта, согласно итальянским данным, пилоты 7° и 16° Gr. сбили девять «Спитфайров» и Р-38. При этом были потеряны лишь два С.202 и пилот одного из них — серженте-маджоре Калистри (Calistri) — погиб.

11 марта С.202 из 23° Gr. во главе с капитано Джорджио Тутноли

столкнулись с двадцатью двухмоторными бомбардировщиками и двадцатью пятью прикрывавшими их «Спитфайрами». Согласно итальянским данным, в завязавшемся бою был сбит один бомбардировщик и один «Спитфайр», который был записан на счет марешалло Феличе Лонджи<sup>1</sup>.

20 марта двенадцать итальянских истребителей — пять С.200, пять С.202 и два CR.42 — вместе с немецкими «Мессершмиттами» атаковали около побережья Туниса группу В-25 из 321BG, которую сопровождали Р-38 из 82FG. В ходе боя итальянцы сбили два бомбардировщика, потеряв при этом один С.200, пилот которого — сержанте-маджиоре Маскеллари (Mascellari) — погиб.

22 марта «Летающие Крепости» из 301BG, поднявшиеся с аэродромов в Северной Африке, под прикрытием Р-38 из 1FG совершили налет на доки в порту Палермо на Сицилии. Одна из бомб, сброшенных с высоты 5000 м, попала в транспорт, загруженный боеприпасами. В результате мощнейшего взрыва были потоплены еще четыре судна, а два взрывной волной выброшены на берег.

На перехват бомбардировщиков поднялись шесть С.202 и два D.520 из 161° Gr.Aut. С.Т. Согласно итальянским данным, марешалло Брини (Bini) после длительного преследования в районе м. Рана (Rana) сбил одну «Летающую Крепость». В то же время не вернулся С.202 тененте Де Мартиниса (De Martinis).

В течение февраля — марта в ходе массированных налетов авиации союзников на аэродромы в Тунисе Реджиа Аэронаутика потеряла на земле 22 истребителя (20 С.202, один С.200 и один G.50bis), еще 64 самолета (47 С.202, 14 С.200 и три G.50bis) получили повреждения.

26 марта 8-я английская армия начала наступление и уже к началу апреля вышла на линию Боу-Арада (Bou Arada) — Набиль (Nabil). Остатки немецкой армейской группы «Африка» (Heeresgruppe «Afrika»)<sup>2</sup> и 1-й итальянской армии оказались прижатými к Средиземному морю, в их руках осталась полоса земли вдоль побережья шириной 50 — 100 км. К этому времени англо-американские

---

<sup>1</sup> Это была его пятая и последняя победа в ходе Второй мировой войны. Лонджи был награжден тремя Серебряными медалями за военную доблесть, Военным Крестом и немецким Железным Крестом 2-го класса.

<sup>2</sup> Была создана 01.01.1943 г. на основе танковой армии «Африка».



**Итальянский аэродром после налета Р-40,  
на заднем плане — горящий SM.82,  
Тунис, весна 1943 г.**



**Истребитель С.202,  
уничтоженный в ходе налета самолетов союзников,  
Тунис, весна 1943 г.**

войска имели в Тунисе 19 полностью укомплектованных и оснащенных дивизий, 1200 танков, 1500 орудий и 3000 самолетов. Немцы и итальянцы же могли противопоставить им 13 неполных дивизий, 130 танков, 500 орудий и столько же самолетов. Было ясно, что окончательная победа союзников в Северной Африке — дело лишь нескольких недель.

Для снабжения своих войск командование Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики еще осенью 1942 г. организовало воздушный мост между Сицилией и Тунисом. Однако за это пришлось дорого заплатить, поскольку транспортные самолеты дожинами сбивались английскими и американскими истребителями и уничтожались на аэродромах. 5 апреля в ходе налетов В-17 на аэродромах Палермо и Трапани были уничтожены четырнадцать транспортных самолетов и еще восемьдесят пять повреждены. В тот же день одиннадцать SM.82 и пять Fiat G.12, входившие в состав S.A.S., прибыли на аэродром Эль-Аоуина. Однако, едва они совершили посадку, как появились около двадцати «Либерейторов», и на аэродром посыпались бомбы. В результате были уничтожены три G.12, два SM.82 и четыре немецких самолета, еще восемь были повреждены.

Ранним утром 10 апреля группа из двадцати SM.75 и SM.82, летевшая под прикрытием шести С.200, была атакована над Тунисским проливом двадцатью пятью Р-38 из 1FG. В результате были сбиты десять транспортников и два истребителя, остальные самолеты получили повреждения, но смогли достичь аэродрома Эль-Аоуина. 13 апреля на аэродромах Трапани и Кастельветрано в ходе налетов В-17 и В-24 были уничтожены одиннадцать SM.82, а еще шестнадцать SM.82 и один SM.75 повреждены.

Самым тяжелым днем для пилотов S.A.S. стало 19 апреля 1943 г. Из первой группы, в которую входили двенадцать SM.82 и G.12 и один SM.75, побережья Туниса не достиг ни один самолет. Вторая группа из восемнадцати итальянских и немецких самолетов, летевшая под прикрытием шести С.200 и шести С.202 из 12° Gr. С.Т., потеряла семь машин. В тот день погибли и были ранены 67 чел. из летного персонала S.A.S.

Всего же с ноября 1942 г. по май 1943 г. самолетам S.A.S. удалось доставить по воздушному мосту между Сицилией и Тунисом 72 тыс. чел. и 5000 т различных грузов, что могло лишь на некоторое время оттянуть неизбежный конец. За этот же период S.A.S. потеряла 82 самолета и 220 чел. летного персонала.



**Транспортный Fiat G.12 из 608<sup>o</sup> Squadr. S.A.S.  
в сопровождении истребителя C.202 летит на небольшой высоте  
над Тунисским проливом, весна 1943 г.**



**Транспортный самолет S.A.S.,  
прилетевший с Сицилии в Тунис**

7 мая союзники взяли порты Бизерта и Тунис, остатки немецких и итальянских войск были оттеснены к мысу Эт-Тиб и прижаты к морю. Морское сообщение было полностью прервано, а транспортные немецкие и итальянские самолеты, летавшие теперь только по ночам, не могли вывезти всех. 16° Gr. 54° Stormo С.Т., которая к этому моменту была единственным подразделением Реджиа Аэронаутики в Тунисе, получила приказ эвакуироваться на Сицилию.

Сражение за Тунис, а вместе с ним и бои во всей Северной Африке подошли к концу. 12 мая 1943 г. командующий немецкой армейской группой «Африка» генерал-oberст фон Арним<sup>1</sup> вместе со своим штабом сдался частям 9-го французского корпуса, а на следующий день сложили оружие и остатки 1-й итальянской армии генерала Мессе. В плен к союзникам попали около 250 тыс. немецких и итальянских солдат и офицеров.

---

<sup>1</sup> Бывший командующий армейской группой «Африка» генерал-фельдмаршал Эрвин Роммель был отозван из Туниса еще 09.03.1943 г.

## Оборона Сицилии и капитуляция Италии

В январе 1943 г. на конференции в Касабланке союзники приняли решение о том, что сразу же после того, как немецко-итальянские войска оставят Северную Африку, они высадят на Сицилию десант. В мае на конференции в Вашингтоне был утвержден детальный план десанта под кодовым наименованием «Операция «Хаски» («Husky»). Захват Сицилии открывал англо-американским войскам путь в Италию, но прежде союзникам было необходимо овладеть двумя небольшими островами — Пантеллерией и Лампедузой, находящимися приблизительно посередине между Тунисом и Сицилией. Благодаря расположенным там немецким радиолокационным станциям системы раннего предупреждения, эти два островка имели важное стратегическое значение.

Непосредственное прикрытие Пантеллерии обеспечивали эскадрилья С.202 из 151° Gr. С.Т. и звено ночных истребителей CR.42. В конце мая корабли союзников начали регулярно обстреливать остров и в т. ч. аэродром, где базировались истребители. Поскольку последний не имел подземных укрытий, командование Реджиа Аэронаутики 21 мая отозвало большинство самолетов на Сицилию. Непосредственно на Пантеллерии осталось всего четыре С.202, что было не более, чем каплей в море.

В течение первых десяти дней июня авиация союзников совершила 5285 боевых вылетов, сбросив на оборонительные сооружения острова около 6200 т бомб. В ходе воздушных боев немецким и итальянским истребителям удалось сбить 43 английских и американских самолета, но при этом собственные потери Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики составили 57 самолетов. Так, только утром 10 июня в ходе отражения очередного налета В-24 и В-26 были потеряны семь С.202. Все семь пилотов — тененте Джанкарло Челле (Giancarlo Celle) из 150° Gr. С.Т., капитано Доменико Бевилакуа (Domenico Bevilacqua), марешиалло Паоло Франчи (Paolo Franchi) и серженте Рино Нава (Rino Nava) из 153° Gr. С.Т., тененте Джузеппе Марацио (Giuseppe Marazio), соттененте Иоландо Сопрани (Iolando Soprani) и марешиалло Джузеппе Равазо (Giuseppe Ravasio) из 161° Gr. С.Т. — погибли.

В ночь на 11 июня 1943 г. 1-я английская дивизия высадилась на Пантеллерии и одиннадцатитысячный итальянский гарнизон капитулировал. На следующий день, 12 июня, после однодневной

массированной бомбардировки с воздуха и моря была захвачена и Лампедуза, гарнизон которой капитулировал при удивительных обстоятельствах. Днем на острове совершил вынужденную посадку английский спасательный самолет, который пилотировал сержант RAF. Командир гарнизона воспользовался таким шансом и сдал остров этому сержанту! 13 июня союзники захватили еще два острова — Линосу (Linosa) и Лампione (Lampione). Таким образом, дорога на Сицилию была полностью расчищена и авиация союзников переключилась на удары по расположенным там аэродромам Реджиа Аэронаутики и Люфтваффе.

Незадолго перед полуднем 29 июня группа «Спитфайров», в которую входили: восемь истребителей из 1435 Sqdn. RAF, одиннадцать — из 111 Sqdn. RAF и двенадцать — из 243 Sqdn. RAF, поднявшись с Мальты, атаковала аэродром Комизо на Сицилии. Она была перехвачена Bf-109G-6 из 3<sup>o</sup> Gr.<sup>1</sup> 6<sup>o</sup> Stormo C.T., которые, однако, не смогли сбить ни одного «Спитфайра». Вернувшись после вылета, соттененте Джузеппе Руззин рассказал, что, израсходовав весь боезапас, он некоторое время летел бок о бок со «Спитфайром», который, вероятно, тоже расстрелял свой боезапас. В заключение, покачав друг другу в знак приветствия крыльями, они разошлись: Руззин повернул в направлении Комизо, а английский летчик — в сторону Мальты.

В тот же день, вскоре после 15.00, «Спитфайры» снова атаковали Комизо. Им навстречу поднялись двадцать «Мессершмиттов» из Stab/JG53, II/JG53, I/JG77 и 3<sup>o</sup> Gr. 6<sup>o</sup> Stormo C.T. После серии скоротечных боев англичане заявили об одном сбитом Bf-109G, одной вероятной победе и одном поврежденном «Мессершмитте», что практически соответствовало реальным потерям противника. В ходе боя над Средиземным морем был сбит Bf-109G-6 W.Nr.18370 из I/JG77 и его пилот — унтер-офицер Рольф Нольте-Эрстинг (Rolf Nolte-Ernsting) — погиб. Со своей стороны, пилоты Люфтваффе заявили о трех сбитых «Спитфайрах» и еще на два претендовали немецкие зенитчики, а на счету соттененте Руззина<sup>2</sup> был один поврежденный самолет. Фактически же в ходе этого налета получил

---

<sup>1</sup> Она была оснащена «Мессершмиттами» в мае 1943 г.

<sup>2</sup> В ходе этого вылета он летал на Bf-109G-6 W.Nr.18096 «154-4».



**Истребитель С.205V из 360° Squadr. 155° Gr. 1° Stormo С.Т.,  
аэродром Монсеррат, о. Сардиния, весна 1943 г.**



**Механики закатывают на стоянку  
С.202 из 86° Squadr. 7° Gr. 54° Stormo С.Т.,  
Пантеллерия, весна 1943 г.**

повреждения лишь один «Спитфайр», да и то, согласно данным RAF, в результате зенитного огня.

Вечером с Мальты поднялись двенадцать «Спитфайров»: шесть из 229 Sqdn. RAF и шесть из 249 Sqdn. RAF, которых сопровождали истребители 185 Sqdn. RAF. Англичане собирались уже третий раз в течение 29 июня нанести бомбовый удар по Комизо. Однако, когда они в 18.35 появились в районе аэродрома, над ними патрулировали свыше двадцати «Мессершмиттов» и С.202. Пилоты «Спитфайров» получили приказ сбросить бомбы, которые, хотя и упали в непосредственной близости от цели, никакого ущерба аэродрому не нанесли. В ходе завязавшегося боя соттененте Руззин повредил один «Спитфайр», но при этом был сбит Вf-109G-6 тененте Николы Массаро (Nikola Massaro). Единственным же английским истребителем, поврежденным в этом бою, стал «Спитфайр» JK122 «X-B» флаинг-офицера Идема (W. D. Idem) из 229 Sqdn. RAF, которому тем не менее удалось благополучно вернуться на Мальту.

В начале июля подготовка к операции «Хаски» вступила в завершающую фазу. Начиная с 3 июля авиация союзников, обладавшая подавляющим численным перевесом, в течение десяти дней и ночей фактически непрерывно наносила бомбовые и штурмовые удары по немецким и итальянским аэродромам на Сицилии. Американцы совершали налеты днем, а англичане — ночью.

К этому моменту в распоряжении командующего размещенной на Сицилии 2° Squadra Aerea генерале-ди-скуадра Адриано Монти (Adriano Monti) имелось 144 истребителя:

— на полевых аэродромах между Катанией и Гербини базировалось сорок истребителей из 4° Stormo С.Т. тененте-колонелло Армандо Франко<sup>1</sup>: восемнадцать С.202 и два С.205V из 9° Gr. капитано Луиджи Мариотти и двадцать С.202/С.205V из 10° Gr. капитано Раниери Пикколомини,

— на аэродроме Чинисия — тридцать три С.202 из 21° Gr. Aut. С.Т.<sup>2</sup> маджоре Этторе Фошини,

---

<sup>1</sup> В ходе гражданской войны в Испании капитано Франко одержал шесть личных побед.

<sup>2</sup> После своего возвращения с Восточного фронта весной 1943 г. она была перевооружена С.202 и после двухмесячного курса переподготовки в июне прибыла на Сицилию.

— на аэродроме Комизо — двадцать один Bf-109G-6 из 3° Gr.Aut. С.Т. тененте-колонелло Альдо Алессандрини (Aldo Alessandrini),

— на аэродроме Шакка — двадцать один Bf-109G-4/6 из 150° Gr.Aut. С.Т.<sup>1</sup> тененте-колонелло Антонио Визотто (Antonio Vizotto), из которых только пятнадцать были в исправном состоянии.

— на аэродроме Кастельветрано — двадцать два С.202 из 16° Gr. 54° Stormo С.Т.,

— на аэродроме Палермо — семь С.202 из 377° Squadr. 153° Gr. 53° Stormo С.Т.

В случае необходимости им могли оказать немедленную помощь еще 85 самолетов, базировавшихся в южной части Италии:

— на аэродроме Реджо-ди-Калабрия находились одиннадцать С.202 и семь D.520 из 161° Gr.Aut. С.Т. капитано Адриано Порку (Adriano Porcu), а также двенадцать С.200 из 157° Gr. С.Т.,

— на аэродроме Кротоне, на побережье Ионического моря, — двенадцать Re.2002 из 101° Gr. В.а.Т., двадцать Re.2002 из 102° Gr. В.а.Т. и пять G.50bis из 156° Gr. Assalto,

— на аэродроме Джойя (Gioia), в 35 км южнее г. Бари, — девятнадцать Ju-87D из 121° Gr. В.а.Т. маджоре Лючиано Орландини (Luciano Orlandini) и одиннадцать SM.84 из 98° Gr. В.Т.

2-й воздушный флот Люфтваффе располагал на аэродромах на Сицилии, Сардинии и в Южной Италии девятью истребительными, четырьмя штурмовыми и одиннадцатью бомбардировочными группами, в составе которых были 715 боевых самолетов: 279 Bf-109G, 102 FW-190F, 216 Ju-88A, 80 Do-217K и 38 He-111H.

Регулярно бомбя аэродромы в восточной и западной частях Сицилии, союзники вывели из строя большинство из них. Немецкие и итальянские истребители были вынуждены сконцентрироваться на оставшихся аэродромах в районе Катании. Это не прошло незамеченным для союзников, и в течение 5 июля они совершили несколько массированных налетов на аэродромы Катания и Гербинни, сбросив в общей сложности 1400 т бомб. В результате на земле были уничтожены сразу 104 немецких и итальянских самолета.

---

<sup>1</sup> Она была оснащена «Мессершмиттами» весной 1943 г. и в апреле прибыла на Сицилию. К тому моменту группа имела в своем составе 49 Bf-109F-4 и G-4/6.

По состоянию на 7 июля, по данным разведки союзников, на аэродромах в восточной части Сицилии еще оставались 250 истребителей (179 немецких и 71 итальянский) и восемь бомбардировщиков. В течение этого дня в налетах на аэродромы Катания, Гербины, Джела, Чинисия, Сан-Пьетро и Трапани участвовали более четырехсот бомбардировщиков.

К 9 июля Реджия Аэронаутика потеряла на расположенных на Сицилии аэродромах 220 самолетов и еще 53 — в воздушных боях над островом. В ходе бомбежек аэродромов Комизо и Шакка были уничтожены все Bf-109G из 3<sup>о</sup> Gr. 6<sup>о</sup> Stormo C.T. и 150<sup>о</sup> Gr.Aut. C.T. Общие потери Люфтваффе к этому моменту составили 93 истребителя. Так, например, в составе JG53 к 10 июля из девятиста четырех Bf-109G в пригодном для полетов состоянии осталось только сорок семь.

Интересно, что генерал-майор Теодор Остеркамп (Theodor Osterkamp), который до 15 июня возглавлял немецкое истребительное командование «Сицилия» (Jafü Sizilien), впоследствии приписывал большую эффективность налетов союзников предательству в высшем итальянском командовании. Незадолго перед этим в итальянском Генеральном штабе под руководством принца Умберто прошло совещание, где обсуждалась координация действий немецких и итальянских истребителей. Остеркамп, присутствовавший там в качестве наблюдателя, знал неопределенную позицию итальянской королевской семьи относительно дальнейшего участия Италии в войне. Поэтому он посоветовал генерал-майору Адольфу Галланду, назначенному вместо него командующим Jafü Sizilien, быть очень осторожным, давая итальянцам информацию. Однако Галланд проигнорировал предупреждение и передал итальянцам данные об аэродромах немецких истребителей на Сицилии. Возможно, причиной этого было сомнение в компетентности Остеркампа или то, что он поверил заверениям итальянского командования. Можно только предположить, что удары союзной авиации по хорошо замаскированным немецким аэродромам, начавшиеся уже через несколько дней, были как-то связаны с этим совещанием.

В ночь на 10 июля на южном побережье Сицилии приземлились 137 транспортных планеров, доставивших около двух тысяч десантников из 1-й английской парашютно-десантной дивизии (1 Airborne Division) — операция «Хаски» началась. После того как десантники захватили несколько стратегически важных пунктов

на побережье между городами Сиракузы и Ликата, там на рассвете 10 июля с кораблей начали высаживаться части 7-й американской и 8-й английской армий. Десант прикрывал флот, включавший два авианосца, семь линкоров, пятнадцать крейсеров и 128 эсминцев.

Уже на рассвете тринадцать бомбардировщиков *Сant Z.1007*, взлетевших с аэродрома Перуджа, атаковали приближавшиеся к побережью Сицилии десантные и боевые корабли союзников. Им удалось поразить несколько судов, но при этом были сбиты четыре самолета.

На случай вторжения на Сицилию командование Реджина Аэронаутики заранее разработало специальный план действий. Согласно ему к атакам десанта помимо самолетов, находившихся непосредственно на самом острове, были привлечены еще 108 самолетов, размещенных на аэродромах в Центральной и Южной Италии: сорок пять *G.50bis* из 158° и 159° *Gr. Assalto*, тридцать два *Re.2002* из 5° *Stormo Assalto*, пятнадцать *CR.42* из 15° *Stormo Assalto*, восемь *Re.2005* из 22° *Gr.Aut. С.Т.*, восемь *С.202* из 3° *Stormo С.Т.*, а также двадцать четыре самолета, находившиеся на Сардинии: десять *С.205* из 51° *Stormo С.Т.* и четырнадцать *Ju-87D* из 103° *Gr.Aut. В.а.Т.*

Вечером 10 июля несколько *Re.2002* из 239° *Squadr.* во главе с командиром 5° *Stormo Assalto* тененте-колонелло Гуидо Нобили потопили в гавани Аугусты корабль союзников, которым, как оказалось, было госпитальное судно «Таламбра» («*Talambra*»). Итальянские истребители-бомбардировщики были перехвачены патрульными «Спитфайрами» из 229 *Sqdn. RAF*. В результате были сбиты три *Re.2002*; ММ7337 тененте-колонелло Нобили, ММ7353 тененте Ренато Беверины (*Renato Beverina*) и ММ7361 марешалло Заккариа Пероцци (*Zaccaria Perozzi*), и все три пилота погибли. Самолет серженте Луиджи Банфи (*Luigi Banfi*) получил тяжелые повреждения, но смог дотянуть до аэродрома Реджо-ди-Калабрия и совершить вынужденную посадку «на живот».

В течение дня итальянские и немецкие самолеты совершили около 500 боевых вылетов, в то время как авиация союзников выполнила над Сицилией 3680 боевых вылетов, из которых 1100 пришлось на истребители. Высадившиеся части захватили аэродромы Джела и Пакино (*Pachino*), которые были быстро очищены от мин и неразорвавшихся бомб. Взлетно-посадочные полосы были отремонтированы, чтобы оттуда могли действовать «Спитфайры» и *P-40*, перелетевшие с Мальты.



**Пилоты 239° Squadr. 102° Gr. 5° Stormo Assalto,  
аэродром Лонате-Поццоло, в 37 км северо-западнее Милана,  
апрель 1943 г.**



**Пилоты 5° Stormo Assalto,  
Южная Италия, лето 1943 г.**

В течение 11 июля истребители-бомбардировщики Реджиа Аэронаутики несколько раз штурмовали позиции англо-американских войск. Утром десять G.50bis из 159° Gr. Assalto во главе с капитано Филиппо Греко (Filippo Greco), атаковавшие плацдарм южнее Сиракуз, были перехвачены двенадцатью «Спитфайрами» из 72 Sqn. RAF. Итальянские «Фиаты» должны были прикрывать немецкие Bf-109G, но они почему-то не прибыли в назначенную точку встречи. В результате англичане смогли сбить G.50bis. Все три пилота, в числе которых были тененте Альдо Делла Корте (Aldo Della Corte) и серженте-маджоре Келлер (Keller), погибли.

Оставшиеся семь самолетов приземлились в Реджо-ди-Калабрия. Однако уже через короткий промежуток времени аэродром подвергся массированному налету, в котором участвовали четырехмоторные бомбардировщики B-24, и еще пять G.50bis были уничтожены или получили тяжелые повреждения. Успевшие подняться в воздух семь C.202 из 161° Gr. Aut. С.Т., согласно итальянским данным, смогли сбить два «Либерейтора».

В тот же день тяжелые бомбардировщики атаковали и аэродром Шакка, на котором в ходе бомбежки были уничтожены практически все итальянские «Мессершмитты», оставшиеся на Сицилии, и погибли 344 чел.

Около полудня четыре Ju-87D из 207° Squadr. В.а.Т. под прикрытием семи C.205V из 351° и 360° Squadr. С.Т. совершили налет на позиции англо-американских войск около г. Ликата. Все самолеты смогли избежать серьезных повреждений и вернуться на свой аэродром, в то время как в районе Комизо в бою со «Спитфайрами» из 229 Sqn. RAF был сбит C.200 соттененте Германо Геннари (Germano Gennari) из 386° Squadr. С.Т.

Вечером пять C.205V во главе с командиром 96° Squadr. 9° Gr. 4° Stoppo С.Т. капитано Эмануэле Антони, штурмовавшие позиции союзников около Сиракуз, встретились с группой «Спитфайров» и P-40. Завязавшийся бой завершился вничью: соттененте Фабио Клаузер (Fabio Clauser) сбил один истребитель союзников, а пилоты «Спитфайров» — C.205V тененте Отелло Дженсини (Otello Gensini). Итальянский летчик выпрыгнул над морем на парашюте и затем был подобран спасательным катером.

Через некоторое время G.50bis из 158° Gr. Assalto атаковали в районе Сиракуз корабли союзников. Одновременно пять Re.2005 во главе с командиром 362° Squadr. 22° Gr. Aut. С.Т. капитано Герма-

но Ла Ферла, прикрывавшие «Фиать», вступили в бой со «Спитфайрами» из 126 Sqn. RAF, патрулировавшими над побережьем. Согласно итальянским данным, капитано Ла Ферла, тененте Эдоардо Ваджи (Edoardo Vaghi) и марешиалло Туллио Ардуини (Tullio Arduini) сбили по одному английскому истребителю. В то же время был потерян один Re.2005, пилот которого — тененте Луиджи Нитолья (Luigi Nitoglia) — погиб. Истребитель тененте Энрико Сальви (Enrico Salvi) получил повреждения, но смог дотянуть до аэродрома Сигонелла.

Приблизительно в это же время корабли союзников, находившиеся у побережья Сицилии между Сиракузами и мысом Пассеро, были атакованы и Re.2002 из 102° Gr. во главе с новым командиром 5° Stormo Assalto маджоре Джузеппе Кенни<sup>1</sup>, поднявшись с аэродрома Кротоне. Им удалось добиться прямого попадания в транспорт «Джозеф Кэннон» («Joseph G. Cannon»), однако бомба не взорвалась и судно смогло благополучно вернуться на Мальту.

Затем итальянцы были перехвачены «Спитфайрами» из 111 и 243 Sqn. RAF и потеряли три Re.2002: MM 7344 тененте Лоренцо Лоренци (Lorenzo Lorenzi) и MM7354 марешиалло Гуидо Буффарини (Guido Buffarini) из 209° Squadr., а также MM7346 соттотененте Сальваторе Д'Арриго (Salvatore D'Arrigo) из 229° Squadr. Первые два пилота погибли, а третий успел выпрыгнуть на парашюте. Серженте-маджоре Бруно Мелотти (Bruno Melotti) удалось подбить «Спитфайр» из 111 Sqn. RAF, который совершил вынужденную посадку на аэродроме Пачино.

Около полудня 12 июля двенадцать «Спитфайров» из 72 Sqn. RAF перехватили в районе Аугусты десять G.50bis во главе с командиром 159° Gr. Assalto маджоре Сильвио Де Франческо (Silvio De Francesco). Без потерь со своей стороны англичане сби-

---

<sup>1</sup> В конце октября 1942 г. после тяжелых потерь, понесенных в ходе налетов на Мальту, 102° Gr. Aut. В.а.Т. под командованием маджоре Кенни была отозвана на аэродром Лонате-Поццоло. В течение ноября 1942 г. — мая 1943 г. группа была оснащена самолетами Re.2002 и вошла в состав 5° Stormo Assalto. 11.07.1943 г. маджоре Кенни был назначен командиром 5° Stormo Assalto вместо погибшего накануне вечером во время налета на порт Аугуста тененте-колонелло Гуидо Нобили.

ли четыре «Фиата»: марешалло Витторио Джордано (Vittorio Giordano) из 391° Squadr. погиб, а сержанте Джанфранко Буссола (Gianfranco Bussola) из 388° Squadr., выпрыгнув на парашюте, попал в плен. Два других самолета смогли совершить вынужденные посадки, в т. ч. один из них — G.50bis MM6061 «391 – 10» — сел на соляное озеро Магниси (Magnisi), недалеко от Сиракуз. Пилот «Фиата» марешалло Сильвио Ферриголо (Silvio Ferrigolo), раненый в ходе боя в спину, не смог выбраться из кабины и утонул вместе с самолетом<sup>1</sup>.

В 11.55 того же дня с аэродрома Кротоне поднялись семь Ju-87D из 237° Squadr. во главе с командиром 121° Gr.Aut. В.а.Т. маджоре Орландини. Над вулканом Этна они должны были встретиться с истребителями С.202 из 4° Stormo С.Т., но те не прибыли к назначенному времени. «Пиччиателло» были вынуждены без прикрытия атаковать порт Аугуста, и сержанте-маджоре Обердан Наккари (Oberdan Naccari) прямым попаданием потопил транспорт «Ocean Peace» тоннажем 7200 брт. В этот момент над портом появились «Спитфайры» из 601 Sqdn. RAF, которые сбили три Ju-87D. Два самолета упали в море: соттотененте Поджиоли (Poggioli) и его бортстрелок погибли, тененте Наккари и его бортстрелок авиере Витторио Римольди (Vittorio Rimoldi) были подобраны немецким катером, а третий штурмовик совершил вынужденную посадку на аэродроме Фонтанаросса.

В свою очередь Римольди успел подбить «Спитфайр» EP966. Получив тяжелые повреждения, истребитель упал на пляж около Сиракуз и его пилот — командир 601 Sqdn. RAF 23-летний сквэд-рен-лидер Джон Тейлор (John Taylor), имевший на своем счету тринадцать личных побед, — погиб.

Около 17.00 двенадцать «Спитфайров» из 72 Sqdn. RAF перехватили двенадцать Re.2002 из 102° Gr. 5° Stormo Assalto, которые под прикрытием С.202 и С.205V из 4° Stormo С.Т. атаковали бронетанковые колонны союзников, двигавшиеся в направлении Катани. В ходе боя был сбит С.202, пилот которого — соттотененте Джино Лионелла (Gino Lionella) — погиб, а поврежденный Re.2002 тененте

---

<sup>1</sup> Самолет и тело Ферриголо были найдены и подняты из озера только в 1950 г.

Ренальто Молья (Renalto Moglia), дотянув до расположения итальянских войск, совершил вынужденную посадку «на живот».

Ранним утром 13 июля восемь Ju-87D-3 из 121° Gr. Aut. В. а. Т. во главе с капитано Пьетро Перголи (Pietro Pergoli) попытались атаковать позиции англо-американских войск в районе Аугусты. В районе Гербини они на высоте около 3000 м были перехвачены дожиной «Спитфайров» из 243 Sqn. RAF. Все итальянские пилоты, за исключением капитано Перголи, не имели никакого боевого опыта. Это был их первый боевой вылет, ставший для большинства из них последним.

В течение короткого промежутка времени англичане сбили семь из восьми Ju-87D-3. Капитано Перголи смог посадить подбитый самолет в трех милях от Сиракуз и вместе со своим бортстрелком авиере Чиарелло (Chiarello) попал в плен. Из остальных шести экипажей спасся и также попал в плен лишь один авиере Энрико Д'Онта (Enrico D'Onta), бывший бортстрелком на штурмовике серженте Карлини (Carlini). Погибли шесть пилотов: соттененте Арриго Кальцони (Arrigo Calzoni) и Реале (Reale), серженте Карлини, Кори (Cori), Манчини (Mancini) и Онофрио Боррелли (Onofrio Borrelli), и пять бортстрелков: авиере Кальви (Calvi), Тарантини (Tarantini), Косконати (Cosconati), Ренато Сторти (Renato Storti) и Виникио Тани (Vinicio Tani).

Около 11.00 семь Re.2002 из 101° Gr. 5° Stormo Assalto во главе с маджоре Кенни атаковали корабли около Аугусты. Два прямых попадания получил американский транспорт «Тимоти Пиккеринг» («Timothy Pickering»), на борту которого в результате взрывов погибли около ста английских солдат и тридцать человек из экипажа. Итальянцы были перехвачены «Спитфайрами» из 93 Sqn. RAF и потеряли два самолета. Оба Re.2002 упали в море около Сиракуз, и их пилоты — соттененте Ардуино Видулис (Arduino Vidulis) и соттененте Данте Бартолуччи (Dante Bartolucchi) — погибли.

В первые дни боев над Сицилией итальянцы потеряли 160 самолетов, из которых 57 были сбиты в течение 10 — 12 июля. Потери продолжали быстро расти, и 16 июля командование Реджиа Аэронаутики приняло решение перебазировать все оставшиеся самолеты на аэродромы в южных провинциях Италии — Калабрии и Апулии, куда еще раньше перелетели истребители Люфтваффе. На полевых аэродромах между Гербини и Катанией остались только двенадцать С.202 из 155° Gr. и столько же CR.42 из 46° Gr. Assalto.



**Ju-87D-3 из 216° Squadr. 121° Gr.Aut. В.а.Т.,  
аэродром Неаполь, август 1943 г.**



**Поврежденный Ju-87D-3 из 237° Squadr. В.а.Т.,  
оставленный на аэродроме Палермо, Сицилия, июль 1943 г.**

Около полудня 16 июля около ста американских бомбардировщиков атаковали аэродром Вибо-Валентия (Vibo Valentia), где размещалась немецкая истребительная группа «Вибо-Валентия» (Jagdgruppe Vibo Valentia)<sup>1</sup>. Результаты бомбежки были ужасны — горели ангары, склады, автомашины, но самое главное — были уничтожены восемьдесят «Мессершмиттов». На аэродроме не осталось ни одного не поврежденного самолета, включая только приземлившийся там Ju-52. После этого истребительная авиация Люфтваффе в южной Италии практически перестала существовать. Спустя пять дней под давлением непрекращавшихся налетов союзной авиации аэродромы в Калабрии и Апулии были вынуждены покинуть и оставшиеся итальянские самолеты, которые перебазировались в центральную часть Италии.

19 июля шестнадцать Re.2002 из 5° Stormo Assalto под прикрытием шести C.202 из 21° Gr. Aut. С.Т. и четырнадцать Bf-109G из JG53 атаковали корабли союзников, находившиеся в районе Сиракуз. Сначала один Re.2002 был сбит зенитной артиллерией, а затем еще пять — «Спитфайрами» Mk.V из 152 Sqdn. RAF, поднявшимися с Мальты. Погибли капитано Джино Приоло (Gino Priolo), тененте Джино Тарини (Gino Tarini) из 208° Squadr. и марешалло Антонио Лукифора (Antonio Lucifora) из 238° Squadr. Остальные трое пилотов — капитано Марио Пароди (Mario Parodi), Марио Соди (Mario Sodi) и серженте-маджиоре Федерико Де Роза (Federico De Rosa) — успели выпрыгнуть на парашютах и вернулись в свою группу. При этом Пароди, опустившийся в Мессинский пролив, провел в спасательной шлюпке двое суток, прежде чем смог добраться до берега.

25 июля 1943 г. в Италии произошло событие огромной политической важности, оказавшее влияние на всю ее дальнейшую историю. Король Виктор Эммануил III и его окружение поддерживали Муссолини и установленную им фашистскую диктатуру до тех пор, пока это было им выгодно с точки зрения внешней политики и поддержания порядка внутри страны, однако теперь ситуация резко изменилась.

---

<sup>1</sup> Была создана 11.07.1943 г. В нее вошли I/JG53, I. и II/JG77, объединенные под общим командованием генерал-майора Галланда.

Италия терпела одно военное поражение за другим: сначала осенью 1942 г. итальянские войска были вынуждены оставить Ливию, затем зимой 1942/43 г. на Восточном фронте в районе среднего течения Дона была разбита 220-тысячная армия, потерявшая более половины личного состава и почти всю военную технику и снаряжение, и, наконец, в начале мая 1943 г. последовало поражение в Тунисе. Одновременно обострилась обстановка и в самой Италии. В 1942 г. по стране прокатилась волна рабочих выступлений, заметно активизировалась деятельность антифашистских партий. В марте 1943 г. коммунисты организовали на севере Италии всеобщую забастовку, в которой участвовало более 300 тыс. чел.

Все эти события привели к тому, что король Виктор Эммануил III решил отмежеваться от Муссолини, которому он сам еще в октябре 1922 г. передал всю исполнительную власть в стране. В правящей верхушке был организован заговор, в результате которого Большой Совет 25 июля проголосовал за снятие Бенито Муссолини с поста главы итальянского правительства. При этом в числе заговорщиков был даже министр иностранных дел граф Чиано, приходившийся Муссолини зятем.

В тот же день после аудиенции у короля Муссолини был арестован и помещен под охраной в казарме карабинеров в Риме. В итальянской столице начались волнения, а Гитлер, узнав о случившемся, отдал приказ о срочном вводе в Италию частей вермахта. Король Виктор Эммануил III и маршал Пьетро Бадольо (Pietro Badoglio)<sup>1</sup>, назначенный главой нового правительства, были вынуждены обещать Гитлеру, что Италия по-прежнему будет продолжать вести войну вместе с Третьим рейхом.

---

<sup>1</sup> Родился 28.09.1871 г. в местечке Граццано-Монферрато, в Пьемонте. После окончания военного училища в Турине он служил в Восточной Африке. В ходе Первой мировой войны Бадольо стал генералом, а затем был назначен начальником Генерального штаба итальянской армии. В 1924 г. Муссолини неожиданно снял его и отправил послом в Бразилию, однако уже в следующем году под давлением королевского окружения восстановил Бадольо в прежней должности. В 1928 — 34 гг. он занимал пост генерал-губернатора Ливии, а в 1935 — 36 гг. командовал итальянскими войсками в войне с Эфиопией. В декабре 1940 г. маршал Бадольо, выступавший против вступления Италии во Вторую мировую войну, ушел в отставку. 25.07.1943 г. он был назначен главой правительства Италии и занимал этот пост до 10.06.1944 г. Умер Пьетро Бадольо 01.11.1956 г.

Ликвидация фашистской диктатуры во главе с Муссолини вызвала значительные кадровые перестановки. Все лица, назначенные на важнейшие руководящие посты Муссолини, были заменены теми, кто поддерживал короля Виктора Эммануила III. Коснулся этот процесс и итальянской авиации. 28 июля вместо генерале-ди-скаудра Рино Корсо-Фуге начальником Генерального штаба Реджиа Аэронаутики был назначен Ренато Сандалли (Renato Sandalli)<sup>1</sup>, которому одновременно было присвоено звание генерале-ди-дивизионе.

По приказу Сандалли со всех самолетов была удалена фашистская символика. Однако при этом в своем первом обращении к пилотам Реджиа Аэронаутики он особо подчеркнул, что у них не должно быть никаких сомнений в том, что боевые действия будут продолжены: *«Путь, который мы должны пройти, абсолютно ясен — до конца исполнить свой долг: молча и максимально дисциплинированно»*. Ликвидация диктатуры Муссолини практически не оказала влияния на моральное состояние пилотов. Луиджи Горрини, служивший тогда в 85° Squadr. 18° Gr. 3° Stormo С.Т., потом вспоми-

---

<sup>1</sup> Родился 25.02.1897 г. в Генуе. Военную карьеру он начал в феврале 1916 г. в звании соттененте в составе берсальерского полка. В ходе Первой мировой войны Сандалли был награжден двумя Серебряными и Бронзовой медалями за военную доблесть. В январе 1921 г. он был направлен в авиашколу и в октябре того же года получил лицензию военного летчика. С мая 1922 г. по июнь 1924 г. Сандалли был начальником авиашколы на аэродроме Капуа. Затем он служил в составе 20° Stormo О.А., в Сомали, в 1° Stormo С.Т. и в Генеральном штабе Реджиа Аэронаутики. С ноября 1934 г. по сентябрь 1936 г. Сандалли командовал 9° Stormo В.Т., затем он возглавлял центральный сектор Aeronautica dell' AOI, а в сентябре 1937 г. занял пост начальника управления материально-технического управления Aeronautica dell' AOI. С января 1939 г. по январь 1940 г. Сандалли был начальником I-го испытательного центра на аэродроме Гуидония, в 21 км северо-восточнее Рима. Затем он уже в звании генерале-ди-бригата командовал Aeronautica dell' Albania, а потом возглавил техническое управление Генерального штаба Реджиа Аэронаутики. 28.07.1943 г. Сандалли занял пост начальника Генерального штаба и оставался на нем до 18.06.1944 г. После окончания Второй мировой войны он продолжал службу в ВВС Италии. В июне 1949 г. — сентябре 1951 г. Сандалли был командующим 1° Z.A.T., а затем с декабря 1954 г. по февраль 1955 г. возглавлял авиационную секцию в Высшем совете вооруженных сил. Умер Ренато Сандалли 23.10.1968 г. в Риме.

нал: «Преобладающая часть Реджиа Аэронаутики не интересовалась политикой и не состояла в партии. Это были люди, которые поднимались в небо, чтобы защищать свою родину, и не жалели своих жизней, пытаясь остановить бомбежки итальянских городов».

После тяжелых потерь, понесенных Люфтваффе и Реджиа Аэронаутикой в течение июля, их активность над Сицилией в августе значительно снизилась. Наиболее ярко характеризует сложившееся положение запись, сделанная 3 августа хроникером 92 Sqdn. RAF: «Мы не встретили ни одного вражеского самолета в ходе этого патруля, ни позднее в тот же день в ходе патрулирования между Рандаццо и Тройна. Что случилось с Люфтваффе?».

5 августа англо-американские войска вошли в Катанию. На следующий день бомбардировщики B-25 под прикрытием «Спитфайров» Mk. VIII из 92 Sqdn. RAF нанесли удар по итальянским позициям в районе местечка Рандаццо (Randazzo), около Катании. Когда самолеты уже повернули обратно, на «Спитфайры» с высоты 5500 м спикировали пять C.205V во главе с командиром 9° Gr. 4° Stormo С.Т. капитано Луиджи Мариотти. Стремительно атаковав англичан, они также быстро исчезли. Согласно итальянским данным, одну вероятную победу одержал тененте Некагги (Necatti), а вторую разделили серженте-маджоре Кеолетта и серженте-маджоре Гаспарри (Gaspari). Фактически же не был поврежден ни один «Спитфайр».

Днем 14 августа шестнадцать C.205V из 9° Gr. 4° Stormo С.Т. во главе с капитано Мариотти сопровождали Re.2002, которые должны были атаковать колонны союзников, двигавшиеся в направлении Рандаццо. В районе г. Милаццо, на северном побережье Сицилии, на высоте около 4300 м они встретили «Спитфайр» из 232 Sqdn. RAF, прикрывавшие «Киттихауки» из 3 Sqdn. SAAF.

В ходе завязавшегося боя, согласно итальянским данным, капитано Мариотти, тененте Паоло Волтан (Paolo Voltan), тененте Джузеппе Феррацани (Giuseppe Ferrazani), соттотененте Реналто Барони (Renalto Baroni) и серженте-маджоре Джулио Форнале (Giulio Fornale) сбили по одному «Спитфайру». Еще три победы, одержанные соттотененте Энрико Даллари, серженте-маджоре Массимо Сальваторе и Форнале, были отнесены к категории вероятных. При этом повреждения получил лишь один C.205V тененте Волтана и еще у одного истребителя во время пикирования были деформированы плоскости.

16 августа двенадцать С.205V из 10° Gr. 4° Stormo С.Т. во главе с командиром 91° Squadr. капитано Марио Мекатти (Mario Mecatti) атаковали «Спитфайры» из 92 Sqdn. RAF, которые прикрывали Р-40 из 65FS, обстреливавшие немецкие части севернее Мессины. Согласно итальянским данным, капитано Луиджи Мариотти, тененте Витторио Даффара, соттененте Ренальто Барони и соттененте Фабио Клаузер сбили по одному «Спитфайру». При этом истребитель соттененте Клаузера вернулся на аэродром, залитый маслом, вытекшим из двигателя его жертвы.

17 августа 1943 г. англо-американские войска полностью овладели Сицилией. Итальянские части потеряли в ходе боев на острове убитыми около двух тысяч солдат и офицеров, приблизительно около пяти тысяч человек получили ранения. Потери же вермахта составили около пяти тысяч человек убитыми, свыше девятнадцати тысяч были ранены. Американцы и англичане соответственно потеряли убитыми и пропавшими без вести 3400 и 5500 чел., ранения получили 6500 и 7500 чел.

В плен к союзникам на Сицилии попало 122 204 чел., из которых около 118 700 были итальянцами. Немецкое командование смогло переправить в Южную Италию практически все свои части, бросив при этом на произвол судьбы итальянцев. Последние подразделения вермахта покинули остров в ночь с 16 на 17 августа, когда транспорт доставил на побережье Калабрии 413 немецких солдат, 35 грузовиков, 34 88-мм зенитных орудия и один танк. Эвакуация немецких войск с Сицилии в Калабрию проходила в четыре этапа. Первый из них начался сразу же после высадки союзников на остров, когда в Южную Италию были выведены все небоеовые части. Второй этап эвакуации начался во время наступления англо-американцев в районе Палермо. Тогда были демонтированы и переброшены в Италию все РЛС, находившиеся на острове. В начале августа началась третья фаза эвакуации немецких войск, в ходе которой в Калабрию через Мессинский пролив были переправлены около тринадцати тысяч человек, свыше трех тысяч автомобилей и около шести тысяч тонн боеприпасов, топлива и различного снаряжения. И, наконец, в ходе последнего, четвертого этапа, с 11 по 16 августа, с острова удалось эвакуировать около 26 тыс. солдат и офицеров, свыше пяти тысяч автомобилей и сорок восемь танков.

В период с 10 июля по 17 августа 1943 г. итальянские самолеты совершили над Сицилией 1152 боевых вылета. Однако при этом



**Истребитель С.202 из 70° Squadr. 23° Gr. 3° Stormo С.Т.,  
аэродром Черветери, в 35 км северо-западнее Рима, август 1943 г.**



**Истребитель С.202 из 22° Gr.Aut. С.Т.,  
сфотографированный над вулканом Везувий на Сицилии,  
лето 1943 г.**

потери Реджиа Аэронаутики в ходе двухмесячных боев за остров составили около 800 самолетов, большая часть из которых была уничтожена на земле в ходе массированных бомбежек аэродромов.

После захвата Сицилии союзная авиация, имевшая полное господство в воздухе, полностью сосредоточилась на ударах по целям на материковой части Италии. Надо отметить, что уже с зимы 1942/43 г. стратегические бомбардировщики совершали регулярные налеты на Турин, Милан, Геную, Специю и Неаполь: по ночам — английские «Ланкастеры» и «Стирлинги», а днем — «Летающие Крепости» и «Либерейторы» из американской 15-й воздушной армии. Они выполняли бомбометание по площадям, поскольку их основной целью было не уничтожение каких-либо конкретных объектов, имевших военное значение, а подрыв морального состояния итальянского населения. Эти налеты стоили Италии жизни шестидесяти четырех тысяч человек.

Крупным соединениям В-17 и В-24, летавшим под мощным прикрытием, в Северной и Центральной Италии противостояли многочисленные подразделения итальянских истребителей, которые к тому же были сильно урезаны из-за необходимости одновременно защищать Сицилию. Тем не менее, по итальянским данным, в ходе отражения этих налетов летчики-истребители к началу осени одержали 273 победы. Так, например, 31 марта пилоты из базировавшейся на Сардинии 24° Gr. Aut. С.Т. сбили три В-17 и еще пятнадцать повредили, но при этом группа потеряла восемнадцать самолетов. Среди отличившихся были и пилоты 359° Squadra, 22° Gr. Aut. С.Т.: из восьми самолетов, имевшихся на счету тененте Орфео Маццителли (Orfeo Mazzitelli), шесть были четырехмоторными бомбардировщиками, серженте-маджоре Эцио Делль Аккуа (Ezio Dell'Acqua) сбил четыре В-17, а капитано Монако (Monaco) — три. Пять «Летающих Крепостей» сбил тененте Франко Бордони Бислери из 18° Gr. 3° Stormo С.Т.

К началу сентября 1943 г. в составе Реджиа Аэронаутики осталось 218 истребителей и 142 бомбардировщика, пригодных для полетов:

— 127 истребителей и 73 бомбардировщика входили в состав 1°, 2° и 3° Squadra Aerea и находились непосредственно на Апеннинском полуострове,

— 91 истребитель и 69 бомбардировщиков базировались на аэродромах вне Апеннинского полуострова:



**Истребитель С.202 из 359<sup>o</sup> Squadr. 22<sup>o</sup> Gr.Aut. С.Т.,  
аэродром Каподичино около Неаполя, лето 1943 г.**



**Капитано Монако (слева) из 369<sup>o</sup> Squadr. 22<sup>o</sup> Gr.Aut. С.Т.  
наблюдает, как механик рисует на руле направления его С.202  
силуэт В-17, сбитого 20.01.1943 г. в районе Неаполя**

— тридцать три истребителя и восемь бомбардировщиков — на о. Сардиния,  
— двадцать истребителей и восемь бомбардировщиков — на островах в Эгейском море,  
— девять истребителей — в Греции,  
— шестнадцать истребителей и сорок бомбардировщиков — в Албании,  
— тринадцать истребителей и столько же бомбардировщиков — в Словении.

Кроме того, имелось еще 146 самолетов, входивших в эскадрильи армейской авиации, 104 гидросамолета и 133 транспортных самолета. Таким образом, к началу сентября Реджиа Аэронаутика насчитывала 743 самолета, пригодных для полетов.

Ранним утром 3 сентября части 13-го английского корпуса, переправившись под прикрытием огня корабельной артиллерии через Мессинский пролив, высадились на побережье Южной Италии в районе г. Реджо-ди-Калабрия. Немецко-итальянские войска не смогли оказать им серьезного сопротивления и начали постепенно отходить на север.

4 сентября самолеты Реджиа Аэронаутики совершили, вероятно, последние боевые вылеты против союзников. В тот день Re.2002 во главе с командиром 5° Stormo Assalto маджоре Кенни, поднимающиеся с аэродрома Мандурия (Manduria), в 32 км восточнее Таранто, атаковали высадившиеся английские войска. Едва итальянские самолеты успели сбросить бомбы, как появились «Спитфайры». Маджоре Кенни, пытавшийся прикрыть отход своих пилотов, был сбит и погиб. Посмертно он был удостоен высшей военной награды Италии — Золотой медали за военную доблесть<sup>1</sup>.

5 сентября самолеты-разведчики Люфтваффе обнаружили шестнадцать крупных транспортов, которые в сопровождении большого числа боевых кораблей шли в восточном направлении вдоль побережья Северной Африки. В течение 7 сентября пилоты самолетов-разведчиков докладывали о транспортных судах союзников, обнаруженных севернее Бизерты, в районе Палермо и восточнее о. Уstica. Утром 8 сентября союзный флот общей численностью от 300 до

---

<sup>1</sup> В настоящее время 5° Stormo ВВС Италии носит почетное наименование «Джузеппе Кенни».

400 боевых кораблей и транспортных судов сконцентрировался в Тирренском море южнее Неаполя. Стало ясно, что вот-вот начнется высадка англо-американских войск в Центральной Италии.

8 сентября 1943 г. на Сицилии состоялась встреча главы итальянского правительства маршала Бадольо и командующего союзными войсками генерала Дуайта Эйзенхауэра. Около пяти часов вечера Бадольо подписал документы о безоговорочной капитуляции Италии перед западными союзниками и взаимном прекращении огня. В восемь часов вечера того же дня Бадольо объявил об этом в своем выступлении по радио.

В период с 10 июля 1940 г. по 8 сентября 1943 г. Реджиа Аэроутика потеряла 6483 самолета, в т.ч. 3483 истребителя, 2273 бомбардировщика, торпедоносца и транспортных самолета, а также 277 самолетов-разведчиков. Погибли, пропали без вести и умерли от ран 12 748 чел., среди которых были 1806 офицеров. За тот же период, согласно официальным итальянским данным, в ходе боевых действий были уничтожены 4293 вражеских самолета, из них 2522 — сбиты в воздушных боях, а 1771 — разрушены на земле.



**Re.2002 «239 – 4» из 239° Squadr. 102° Gr. 5° Stormo Assalto, на котором маджоре Кенни совершил свой последний вылет, аэродром Мандурия, начало сентября 1943 г.**

Естественно, что Германия не могла смириться с выходом Италии из войны, и практически уже через минуту после выступления Бадольо командующий немецкими войсками в Италии генерал-фельдмаршал Альфред Кессельринг отдал приказ о начале операции «Ось» («Achse»). В течение ночи с 8 на 9 сентября 1943 г. немцы разоружили итальянские части и заняли ключевые позиции в северной и центральных частях Италии. Более или менее серьезное сопротивление итальянцы оказали лишь в районе Рима, в который части вермахта смогли войти лишь 10 сентября.

9 сентября на побережье Салернского залива, между городами Салерно на севере и Агрополи на юге, с транспортов, вставших на якоря, начали высаживаться части 10-го английского и 6-го американского корпусов. Непосредственную поддержку им оказывала артиллерия семи крейсеров и тридцати четырех эсминцев, а также самолеты с пяти легких авианосцев. Общее прикрытие десанта с моря осуществлял флот из двух линкоров, двух авианосцев и двадцати эсминцев. Союзная авиация имела 3127 самолетов, в т. ч. 1395 истребителей и истребителей-бомбардировщиков, базировавшихся на Сицилии. 2-й воздушный флот Люфтваффе мог противопоставить им около 600 самолетов, из которых только 160 были истребителями.

Первоначально высадившиеся англо-американские войска не смогли добиться большого успеха. Немецкое командование успело подтянуть к захваченному плацдарму 26-ю танковую и 29-ю гренадерскую дивизии, и в районе Салерно начались тяжелые бои.

13 сентября 1943 г. Бенито Муссолини, содержащийся под домашним арестом в небольшой гостинице «Капмо императоре» на высокогорном курорте Гран Кассо (Gran Casso), в Аbruцких горах, в 158 км восточнее Рима<sup>1</sup>, был освобожден группой немецких десантников во главе со штурмбаннфюрером СС Отто Скорцени (Otto

---

<sup>1</sup> После ареста 25.07.1943 г. он сначала находился в казарме карабинеров в Риме, а спустя два дня отправлен на о. Понца (Ponza), в Тирренском море, в 115 км севернее Рима. Затем Муссолини некоторое время содержался на о. Маддалена (Maddalena), у северного побережья Сардинии, а 31.08.1943 г. был перевезен в Гран Кассо.

Skorzeny). Бывший глава итальянского правительства был доставлен в Берлин, где состоялась его встреча с Гитлером. Последний предложил Муссолини возглавить марионеточное государство в северной части Италии, находившейся под контролем частей вермахта, чтобы затем попытаться вернуть уже всю Италию. Фактически же Муссолини, все еще пользовавшийся поддержкой некоторой части итальянского населения, был нужен Гитлеру в качестве своеобразного символа.

Первоначально Муссолини отказался, но к концу переговоров был вынужден принять предложение Гитлера. Трудно сказать, что именно изменило позицию Муссолини: угроза Гитлера взять дальнейшую *«заботу о судьбах итальянцев»* на себя, надежда на то, что его согласие сможет ограничить власть немцев в Северной и Центральной Италии, или же действительная вера в то, что ситуацию в Италии в целом еще возможно повернуть вспять.

18 сентября Муссолини обратился к итальянцам с речью, которая была передана по радио из Мюнхена. Он объявил о создании на территории Ломбардии Итальянской Социалистической Республики (Repubblica Sociale Italiana — RSI). Муссолини обещал сделать труд основой государства, отдать предприятия рабочим, а землю — крестьянам и одновременно грозил сурово покарать предателей.

Новое государство вскоре получило и неофициальное наименование — Республика Сало. Оно было образовано от названия небольшого городка Сало (Salo), расположенного на берегу оз. Лагоди-Гарда, в 41 км северо-западнее Вероны, в котором располагались все органы власти новой республики. Государственный флаг RSI сохранил национальные цвета Италии, но вместо герба Савойской династии на нем появился орел, держащий в когтях ликторский пучок — символ фашизма. Муссолини назначил новых префектов, въехал в подготовленную для него резиденцию, но на том его суверенные действия закончились. Реальная власть принадлежала командующему немецкими войсками в Италии генерал-фельдмаршалу Альберту Кессельрингу, генералу СС Карлу Вольфу (Karl Wolf), ответственному за внутренний порядок и безопасность на территории Италии, и представителю рейхсминистерства иностранных дел Третьего рейха в Италии Рихарду Ранну (Richard Rann).

Тем временем 16 сентября части 8-й английской армии, успешно наступавшие на север из Калабрии, смогли прорваться к захваченному плацдарму в районе Агрополи. Немецкому командованию

ничего не оставалось, как начать отвод своих частей. К 25 сентября линия фронта проходила уже от г. Торре-Аннунциата, расположенного на побережье Неаполитанского залива, до г. Барлетта на Адриатическом побережье Италии. Отступление продолжалось, и 27 сентября английские части заняли большой аэродромный комплекс в районе г. Фоджа (Foggia), а 30 сентября союзники вошли в Неаполь. Одновременно немецкие войска начали эвакуацию с Сардинии и Корсики.

13 октября 1943 г. итальянское правительство во главе с маршалом Бадольо, успевшее перебраться до оккупации немцами Рима в Бриндизи, объявило войну Германии. С этого момента в Италии создалась ситуация гражданской войны, поскольку образованная и возглавляемая Муссолини Республика Сало, наоборот, была на стороне Третьего рейха. Все эти события не могли не пройти мимо и Реджиа Аэронаутики, общая численность которой по состоянию на 8 сентября составляла 179 тыс. человек, в т. ч. 12 тыс. офицеров.

Большинство личного состава было дезориентировано сложившейся непростой ситуацией, и вскоре Реджиа Аэронаутика раскололась на три неравных части. Многие пилоты, откровенно презирая политиков из высшего руководства Италии, приведших страну к подобному состоянию, отказались поддержать какую-либо из сторон. В то же время две оставшиеся части, приблизительно равные по численности, решили продолжить боевые действия: одни — на стороне правительства маршала Бадольо, а другие — на стороне новой республики, созданной Муссолини.

В наиболее сложном положении оказались подразделения Реджиа Аэронаутики, находившиеся в оккупированных немцами Центральной и Северной Италии, а также на Балканах. Их личный состав был интернирован и помещен в специальные лагеря. Несколько офицеров немцы обвинили в саботаже и предательстве и расстреляли. Так, 23 сентября на албанском аэродроме Корица погиб соттененте Карло Негри (Carlo Negri), не доживший всего три дня до своего 24-летия. Спустя месяц — 23 октября — в г. Сульмона (Sulmona), в 120 км восточнее Рима, был расстрелян капитано Франческо Санторо (Francesco Santoro), а 12 ноября в местечке Виллетта (Villetta) — капитано Альдо Ди Лорето (Aldo Di Loreto).

Кзни по обвинениям в саботаже и предательстве продолжались и в дальнейшем. 24 марта 1944 г. в одной из римских тюрем были расстреляны Роберто Лорди (Roberto Lordi) и Сабато Мартелли

Кастальди (Sabato Martelli Castaldi), имевшие звания генерале-ди-бригата, 12 июля во Флоренции — капитано Итало Пиккалья (Italo Piccagli), 14 июля в г. Арешо — 20-летний авиере Анджело Рикапито (Angelo Ricapito). 18 августа в местечке Кастрокаро (Castrocaro), в 70 км северо-восточнее Флоренции, немцами был повешен 22-летний сержанте Адриано Касальди (Adriano Casaldi). 20 сентября на о. Родос в Эгейском море, были расстреляны авиере Освальдо Ремоти (Osvaldo Remoti) и Джорджио Оттоне Левитц (Giorgio Ottone Levitz), а 12 октября в Турине — соттененте Освальдо Аласонатти (Osvaldo Alasonatti), которым также было всего по 22 года. 1 февраля 1945 г. в Милане был расстрелян маджоре Уго Мачиральдо.

После отказа поддержать немцев многие офицеры и генералы бывшей Реджиа Аэронаутики еще в сентябре 1943 г. были отправлены в концлагеря на территории Третьего рейха. Некоторым из них, включая тененте Уго Драго, ставшего, как ни странно, самым результативным летчиком-истребителем в составе авиации RSI, удалось бежать еще до того, как железнодорожный состав пересек итало-германскую границу. Другие, среди которых был и бывший командующий 2<sup>о</sup> Squadra Aegea генерале-ди-скаудра Феличе Порро, смогли дожить до окончания войны. Однако были и те, кому не суждено вернуться в Италию; 27 ноября 1944 г. в концлагере Маутхаузен (Mauthausen) погиб капитано Джордано Бруно Россони (Giordano Bruno Rossoni), а 20 марта 1945 г. в том же лагере — соттененте Джакомо Прандина (Giacomo Prandina).

После окончания Второй мировой войны все указанные выше четырнадцать рядовых, офицеров и генералов Реджиа Аэронаутики, казненных немцами или погибших в концлагере, были посмертно удостоены высшей военной награды Италии — Золотой медали за военную доблесть.

Муссолини, по своему обыкновению, занял в правительстве RSI большинство ключевых должностей, включая пост министра авиации. Он понимал, что для создания эффективных военно-воздушных сил новой республики необходимо привлечь на свою сторону как можно больше пилотов бывшей Реджиа Аэронаутики. С этой точки зрения Муссолини сделал блестящий ход, назначив своим заместителем и начальником штаба будущих военно-воздушных сил легендарного Эрнесто Ботто по прозвищу Железная нога, пользовавшегося огромным уважением среди летчиков.

Встретившись в начале октября 1943 г. с командующим 2-м

воздушным флотом Люфтваффе генерал-фельдмаршалом Вольфрамом фон Рихтхофеном, тененте-колонелло Ботто достиг с ним соглашения о создании ядра военно-воздушных сил RSI. После этого он 12 октября выступил по радио с обращением ко всем пилотам бывшей Реджиа Аэронаутики, призывая их вступить во вновь формируемые авиационные подразделения, которые по предложению Ботто получили название — Республиканские военно-воздушные силы (*Aeronautica Repubblicana* — AR)<sup>1</sup>.

Расчет Муссолини во многом оказался правильным, поскольку до конца года на призыв Ботто откликнулись 6397 чел. Мотивы, которыми они руководствовались, решая вступить в AR, были различными. Многие из пилотов были еще молодыми людьми, воспитанными фашистской пропагандой, которая всегда умело использовала и подчеркивала высокую ценность таких понятий, как Родина и национальная честь. Другие поступали на службу в AR скорее не из чувства патриотизма, а в знак протеста против действий короля Виктора Эммануила III и правительства маршала Бадольо. По их мнению, последние бросили страну и ее армию на произвол судьбы, предусмотрительно укрывшись в Южной Италии под защитой союзных войск. Третья часть вступила в AR только потому, что так поступили их друзья. В стране, находившейся в глубочайшем политическом, военном, экономическом и моральном кризисе, большинство прежних понятий утратило свою ценность и значение, и для многих чувство товарищества было единственной точкой опоры.

И наконец, не последнюю роль сыграло то обстоятельство, что многие пилоты Реджиа Аэронаутики теперь просто не хотели воевать против своих друзей, служивших в Люфтваффе. Так, например, Луиджи Горрини затем вспоминал: *«После того как я три года летал вместе с немецкими пилотами над Ла-Машем, Северной Африкой, Грецией, Египтом, Тунисом и, наконец, над собственной родиной, я подружился с некоторыми из них, в частности из JG27. Я не мог*

---

<sup>1</sup> Одновременно правительство маршала Бадольо на юге Италии образовало *Aeronautica Co-Belligerante*, что можно перевести как «Военно-воздушные силы, воюющие совместно с союзниками». Они были созданы на основе подразделений Реджиа Аэронаутики, которые на момент подписания перемирия с союзниками находились в Южной и частично в Центральной Италии.

*менять чувства под влиянием ветра и стрелять в своих немецких друзей, а также я хотел, насколько это возможно, защитить города на севере Италии от уничтоживших их бомбардировщиков».*

Надо отметить, что таким же неоднозначным было и отношение населения Северной Италии к летчикам вновь формируемых АР. Те, кто считал, что войну надо закончить любой ценой, относились к ним с открытой враждебностью, но в то же время другая часть жителей оказывала моральную поддержку пилотам и в нескольких городах даже прошли успешные акции по сбору денег для покупки самолетов.

Одной из главных проблем на пути формирования АР стало налаживание взаимопонимания с немецким командованием, которое теперь рассматривало итальянцев исключительно как полностью зависимых от них в части обеспечения самолетами и необходимым снаряжением, партнеров. Еще в течение 9 сентября в ходе операции «Ось» немцы захватили все итальянские аэродромы в Северной и Центральной Италии. После этого в распоряжении Люфтваффе оказалось более тысячи самолетов различных типов, ранее принадлежавших Реджиа Аэронаутике и с которыми они теперь не очень спешили расстаться.

В конце октября тененте-колонелло Ботто отправился в Берлин на переговоры с начальником Генерального штаба Люфтваффе генерал-oberстом Гюнтером Кортеном (Günther Korten). В результате последний пообещал вернуть конфискованные самолеты бывшей Реджиа Аэронаутики, а также перевести в АР всех итальянских пилотов, служивших в составе Люфтваффе. К этому моменту в Люфтваффе имелись шестнадцать итальянских пилотов, при этом четырнадцать из них входили в NSGr.9 и летали на самолетах CR.42 и Са.314. Еще двое — фельдфебель Ренато Гори (Renato Gori)<sup>1</sup> из 8./JG53 и фельдфебель Иджино Скарпа (Igino Scarpa) из 5./JG77 — летали на Bf-109G.

---

<sup>1</sup> 15.04.1944 г. сразу после взлета с аэродрома Тускания (Tuscania), в 19 км западнее г. Витербо, на его Bf-109G-6 W.Nr.163339 неожиданно загорелся двигатель. Гори смог совершить вынужденную посадку северо-восточнее аэродрома, но при этом получил тяжелые ранения.

После возвращения Ботто на аэродроме Гориция была создана специальная группа, основной задачей которой был перегон из Германии итальянских самолетов, захваченных Люфтваффе. Она действовала под разными обозначениями, пока 12 мая 1944 г. окончательно не получила наименование Gruppo Trasporto Velivoli (GTV). Возглавлял группу маджоре Пьетро Зигиотти (Pietro Zigiotti), и в ее составе были три эскадрильи: 1° Squadr. соттененте Адольфо Сехериз (Adolfo Seheret), 2° Squadr. тененте Ренато Ламборджини (Renato Lamborghini) и 3° Squadr. тененте Помпео Несполо (Pompeo Nespolo).

Всего до весны 1944 г. пилоты GTV перегнали на аэродромы в Северной Италии около 1300 самолетов, ранее принадлежавших Реджиа Аэронаутике. Поскольку большинство из этих самолетов находилось в крайне плохом техническом состоянии, происходили многочисленные аварии, которые стоили жизни примерно сорока итальянским летчикам<sup>1</sup>.

В конце декабря 1943 г. было образовано истребительное командование республиканской авиации (Comando Caccia AR) во главе с тененте-колонелло Этторе Фошини. В него вошли:

— 1° Gr. С.Т. маджоре Луиджи Борджогно (Luigi Borgogno), сформированная на аэродроме Кампоформидо, приблизительно в 90 км северо-восточнее Венеции. В ее составе были три эскадрильи, оснащенных истребителями С.205, переданными из II./JG77 и названных в честь погибших летчиков-истребителей Реджиа Аэронаутики: 1° Squadr. С.Т. «Larsimont» капитано Адриано Висконти, 2° Squadr. С.Т. «Guido Bobba» капитано Марко Марионе (Marco Marione) и 3° Squadr. С.Т. «Dante Oscarso» капитано Пьетро Калистри,

— II° Gr. С.Т. тененте-колонелло Антонио Виззотто<sup>2</sup>, начавшая формироваться на аэродроме Бреcco (Bresso). В нее были включены три эскадрильи, первоначально вооруженных истребителями G.55: 1° Squadr. С.Т. «Caneppele» тененте Уго Драго, 2° Squadr. С.Т. «Magaldi» капитано Марио Беллагамби и 3° Squadr. С.Т. «Graffer» тененте Джузеппе Джианнелли (Giuseppe Giannelli),

---

<sup>1</sup> Выполнив свою задачу, GTV 04.08.1944 г. была распущена.

<sup>2</sup> В марте 1944 г. командиром группы вместо него был назначен тененте-колонелло Альдо Алессандрини.

— вспомогательная эскадрилья «Монтефуско»<sup>1</sup> (Squadriglia Complementare «Montefusco») капитано Джованни Бонета (Giovanni Bonet)<sup>2</sup>, также оснащенная самолетами G.55,

— учебно-боевая группа<sup>3</sup> тененте-колонелло Тито Фалькони, чей штаб размещался на аэродроме Венария-Реале, в 7 км северо-западнее Турина. Она имела две эскадрильи: на аэродроме Касабианка, в 35 км северо-восточнее Турина, базировалась учебная эскадрилья капитано Витторио Пецце (Vittorio Pezze), а на аэродроме Червере, в 48 км южнее Турина, — эскадрилья расширенной подготовки капитано Фернандо Мальвецци.

Затем 1 января 1944 г. на аэродроме Венегоно (Venegono) было сформировано командование торпедоносной авиации (Comando Aerosiluranti AR) во главе с тененте-колонелло Ардуино Бури (Arduino Buri). В него вошла группа торпедоносцев «Buscaglia» капитано Фаджиони, имевшая в своем составе три боевых и две учебных эскадрильи:

— на аэродроме Лонате-Поццоло, в 37 км северо-западнее Милана, базировались: 1° Squadr. A.S. тененте Джанфранко Нери (Gianfranco Neri), 2° Squadr. A.S. капитано Ирнерио Бертуцци (Imerio Bertuzzi) и 3° Squadr. A.S. капитано Карло Чинка (Carlo Chinca),

— на аэродроме Венегоно — учебная эскадрилья капитано Данте Маджагноли (Dante Magagnoli),

— на аэродроме Беттола (Bettola), в 31 км южнее Пьяченцы, — эскадрилья расширенной подготовки во главе с капитано Мичеле Палумбо (Michele Palumbo).

В распоряжении командования имелись 73 торпедоносца SM.79, из которых пятнадцать были собраны уже после 8 сентября 1943 г.

Одновременно в составе республиканской авиации было создано транспортное командование (Comando Aerotransporti) во главе с

---

<sup>1</sup> Была названа в честь капитано Марио Монтефуско (Mario Montefusco), погибшего 04.06.1941 г. в Ливии и посмертно награжденного Золотой медалью за военную доблесть.

<sup>2</sup> Погиб 29.03.1944 г., когда его G.55 MM91065 в бою в районе Турина был сбит P-47D капитана Хершеля Грина (Herschel Green) из 317FS 325FG. После его смерти эскадрилья получила наименование «Монтефуско-Бонет». В середине июня 1944 г. она была распушена, а ее личный состав включен в 1° Gr. C.T.

<sup>3</sup> 15.09.1944 г. была распушена.

тененте-колонелло Джузеппе Морино (Giuseppe Morino). Хотя штаб командования и находился в Бергамо, обе авиагруппы, входившие в него, базировались на территории Германии — на аэродроме Гослар (Goslar), в 71 км юго-восточнее Ганновера:

— группа «Теггасциано» маджоре Эджилио Пеллиццари (Egidio Pellizzari) располагала тремя эскадрильями: 1° Squadr. Т. капитано Николы Фалько (Nicola Falco), 2° Squadr. Т. капитано Сильвио Бридженти (Silvio Brighenti) и 3° Squadr. Т. капитано Уго Пиеротти (Ugo Pierotti),

— группа «Трабуччи»<sup>1</sup> маджоре Альфредо Занарди (Alfredo Zanardi) также имела три эскадрильи: 1° Squadr. Т. капитано Сальваторе Кантареллы (Salvatore Cantarella), 2° Squadr. Т. капитано Евгенио Гюмэ (Eugenio Geymet) и 3° Squadr. Т. капитано Эрио Фантини (Erio Fantini).

Обе транспортные группы фактически подчинялись командованию Люфтваффе и даже получили обозначения в соответствии с системой, принятой в Люфтваффе, — TGr.10 (Ital) и TGr.110 (Ital).

Нельзя не упомянуть одно немаловажное обстоятельство, долевшее над всеми летчиками, вступившими в республиканскую авиацию. Дело было в том, что англо-американское командование заявило, что не будет рассматривать попавших в плен пилотов AR в качестве военнопленных и что все они будут переданы правительству маршала Бадольо для суда по обвинению в измене.

Чтобы избежать подобного, по согласованию с командованием 2-го воздушного флота Люфтваффе было решено, что истребители AR будут совершать боевые вылеты только над территорией, контролируемой немецкими войсками или частями RSI. Транспортные группы действовали на Восточном фронте, где все итальянцы считались военнопленными, и лишь экипажи торпедоносцев рисковали попасть в плен к союзникам со всеми вытекающими последствиями.

3 января 1944 г. истребители AR впервые вступили в бой с самолетами союзников. Поднявшись с аэродрома Мирафиори, расположенного около Турина, С.205 из 1° Squadr. С.Т. во главе с капитано Висконти без потерь со своей стороны сбили три Р-38. Согласно

---

<sup>1</sup> Была названа в честь маршиалло Марио Трабуччи (Mario Trabucchi), погибшего 13.11.1942 г. и посмертно награжденного Золотой медалью за военную доблесть.

итальянским данным, до 25 февраля пилоты 1° Gr. С.Т. сбили двадцать шесть самолетов союзников, но при этом группа потеряла девять С.205.

22 января 1944 г. англо-американские войска высадились на итальянском побережье в районе Анцио — Негтуно, в 50 км южнее Рима, в тылу немецких войск. Вечером 10 марта свой первый боевой вылет совершили пилоты из группы «Бускалья», когда пять SM.79 атаковали транспорты союзников, доставлявшие боеприпасы и снаряжение на захваченный плацдарм. В ходе этого вылета группа потеряла один торпедоносец вместе с экипажем.

В течение 11 марта С.205 из 1° Gr. С.Т. одержали двенадцать побед, однако при этом группа потеряла трех пилотов. Один из них — тененте Боскутти (Boscutti) — успел выпрыгнуть на парашюте, но, пока опускался на землю, был расстрелян американскими Р-38.

В ночь с 13 на 14 марта пять SM.79 из группы «Бускалья» снова атаковали корабли союзников в районе Анцио — Негтуно, но не добились какого-либо успеха.

18 марта тридцать С.205 из 1° Gr. С.Т. и шестьдесят Bf-109G из JG77 атаковали над полуостровом Истрия соединение из 450-ти четырехмоторных бомбардировщиков и истребителей сопровождения. Итальянцы смогли одержать четыре победы, но при этом был сбит один С.205. Его пилот — сержанте Заккариа (Zaccaria) — успел выпрыгнуть на парашюте, но затем с короткой дистанции был расстрелян одним из Р-38.

24 марта истребители 1° Gr. С.Т. снова атаковали четырехмоторные бомбардировщики, пролетавшие над Венецианским заливом. Командир 1° Squadr. С.Т. тененте Джузеппе Робетто (Giuseppe Robetto), тененте Марио Каваторе (Mario Cavatore)<sup>1</sup> и соттотененте Джованни Сайева (Giovanni Sajeva)<sup>2</sup> совместными усилиями сбили в 15 км западнее Триеста один «Либерейтор». 28 марта в ходе очередного вылета тененте Робетто смог повредить еще один В-24.

В марте 1944 г. прозвучал первый сигнал о том, что отношения между Третьим рейхом и Республикой Сало далеко не безоблачные. Тогда из-за несогласия с политикой откровенного диктатора, проводившейся немцами в отношении RSI, тененте-колонеллю Эрнесто

---

<sup>1</sup> К концу Второй мировой войны на его счету были три личных победы.

<sup>2</sup> К концу Второй мировой войны на его счету были пять побед.



**Командир 1° Squadr. 1° Gr. С.Т. тененте Джузеппе Робетто  
после вылета на С.205,  
аэродром Кампоформидо, апрель 1944 г.**



**Торпедоносец SM.79 «В1 – 09» из группы «Бускалья»,  
аэродром Лонате-Поццоло, 1944 г.**

Ботто демонстративно покинул должность заместителя министра авиации республики<sup>1</sup>. Его преемником на этом посту стал генерал-ли-бригата Луиджи Тессари (Luigi Tessari).

Утром 2 апреля С.205 из 1° Gr. С.Т., атаковав группу В-17, сбили два бомбардировщика. Одна победа была на счету тененте Робетто, а вторую разделили сразу шесть пилотов. Позднее было установлено, что «Летающая Крепость», сбитая Робетто, упала в районе австрийского г. Клагенфурт. Второй же самолет, вероятно, получил только повреждения и смог вернуться на свой аэродром.

4 апреля Р-47 из 57FG перехватили тринадцать SM.79 из группы «Бускалья», которые перелетали из Лонате-Поццоло на аэродром Перуджа. В результате были сбиты пять торпедоносцев и погибли двадцать семь человек из их экипажей.

7 апреля истребители 1° Gr. С.Т. атаковали юго-западнее Венеции соединение В-24. Согласно итальянским данным, тененте Робетто Фиорони (Fioroni), Антонио Вейсс (Antonio Weiss)<sup>2</sup> и Каваторе совместными усилиями сбили три бомбардировщика.

10 апреля четверка SM.79 во главе с командиром группы «Бускалья» капитано Фаджиони снова попыталась атаковать корабли в районе Анцио. Однако итальянцев опять постигла неудача и корабельной зенитной артиллерией были сбиты три торпедоносца. Среди них был и самолет командира группы, который, получив прямое попадание, вместе со всем своим экипажем рухнул в море. После гибели капитано Карло Фаджиони группу «Бускалья» возглавил другой известный итальянский летчик-торпедоносец капитано Марио Марини (Mario Marini)<sup>3</sup>.

Основной задачей истребителей AR стала противовоздушная оборона промышленных центров Северной Италии, для чего им приходилось регулярно менять аэродромы. 1° Gr. С.Т. сначала 22 апреля перелетела из Кампоформидо на аэродром Реджо-нель-Эмилия (Reggio nell'Emilia), в 27 км юго-восточнее Пармы, а в конце июня —

---

<sup>1</sup> После завершения Второй мировой войны он сначала был отправлен в резерв, а затем в 1949 г. окончательно уволен в отставку. Умер Эрнесто Ботто 11.12.1984 г.

<sup>2</sup> На его счету были две личных победы.

<sup>3</sup> В феврале 1942 г. в ходе одного из боевых вылетов его SM.79 был сбит над Средиземным морем. Марини провел в воде несколько часов, прежде чем его подобрала немецкая подводная лодка U-331.



**Тененте Ренато Галамини из 3° Squadr. 1° Gr. С.Т.  
около своего истребителя С.205 «8 – 3»,  
аэродром Кампоформида, начало апреля 1944 г.**



**Похороны тененте Николы Манцитти (Nicola Manzitti)  
из 11° Gr. С.Т., погибшего в бою 30.04.1944 г.**

на аэродром Тьене, расположенный в 17 км севернее Виченцы.

В ходе боевых вылетов в течение апреля I° Gr. С.Т. потеряла нескольких опытных пилотов, среди которых были тененте Ренато Таламини (Renato Talamini), соттотененте Луиджи Бандини (Luigi Bandini), марешиалло Луиджи Морози (Luigi Morosi) и серженте Лючио Бьяджини (Lucio Biagini), имевшие на своем счету по пять побед. 13 мая был сбит и погиб марешиалло Карло Магнаджи (Carlo Magnaghi), успевший одержать одиннадцать побед. 25 мая в бою с P-38 в 7 км юго-восточнее Пармы был сбит и погиб тененте Витторио Сатта (Vittorio Satta)<sup>1</sup>.

К концу мая 1944 г. в результате массированных налетов бомбардировщиков союзников на авиазавод фирмы «Фиат» в Турине темпы сборки G.55, и так не отличавшиеся быстротой, значительно замедлились. Из пятисот запланированных самолетов были собраны только 128. К тому же имевшиеся на вооружении I° Gr. С.Т. истребители С.205 уже практически исчерпали свой ресурс. Стало ясно, что истребительным группам AR необходимо перевооружение.

1 июня II° Gr. С.Т., чьи пилоты к этому моменту участвовали всего в двух боях и одержали три победы, передала все свои истребители G.55 в I° Gr. С.Т. После этого группа 3 июня прибыла на аэродром Авиано, расположенный в 74 км севернее Венеции, где получила сорок три Bf-109G-6/R6, переданных из состава I/JG53 и II/JG77. Переподготовка пилотов проводилась немецкими инструкторами и в соответствии с методикой Люфтваффе, при этом особый упор делался на обучение совместным действиям с операторами наземных РЛС.

Хотя многие из итальянцев уже были знакомы с «Мессершмиттами», без происшествий не обошлось. Так, уже в первый же день во время посадки потерпели аварию «Мессершмитты», которые пилотировали командир 2° Squadr. С.Т. капитано Марио Беллагамби и тененте Антонио Комайони (Antinio Comajoni) из I° Squadr. С.Т. Затем во время рулежки истребитель серженте Луиджи Марина (Luigi Marin) врезался в цистерну с топливом, но, к счастью для пилота, взрыва или пожара не произошло.

---

<sup>1</sup> В составе Реджиа Аэронаутики служил в 374° Squadr. 150° Gr. Aut. С.Т. На его счету были две личных победы.

4 июня 1944 г. англо-американские войска вошли в Рим. Тем же вечером — в 21.34 — с аэродрома Истр (Istres), в 42 км северо-западнее Марселя, начали взлетать десять SM.79 во главе с командиром группы «Бускалья» маджоре Марио Марини. Торпедоносцы взяли курс... на Гибралтар. Можно сказать, что это был своеобразный ответ ANR на взятие союзниками итальянской столицы. Вскоре после отказа одного двигателя самолет тененте Мерани (Meranie) совершил вынужденную посадку в районе г. Перпиньян (Perpignan), в 25 км от французско-испанской границы, сломав при этом стойки шасси.

Девять торпедоносцев на предельно малой высоте продолжали полет вдоль испанского побережья. Достигнув мыса Гага, они повернули к побережью Марокко, а уже затем развернулись на север, в направлении Гибралтара. В 02.20 первым над гаванью Гибралтара появился SM.79 командира 2° Squadr. A.S. капитано Бертуцци. В течение следующих двух минут сбросили торпеды и остальные самолеты. Сразу же после взрыва первой торпеды в воздух поднялся ночной истребитель «Бьюфайтер». Он смог атаковать лишь торпедоносец маджоре Марини, который летел последним, но тому удалось уйти из-под огня.

На обратном пути три SM.79, двигатели которых расходовали слишком много горючего, приземлились в Испании. Оставшиеся шесть торпедоносцев во главе с маджоре Марини продолжали полет с выключенными, в целях экономии топлива, средними двигателями. В результате два самолета приземлились в Перпиньяне, а четыре все же смогли вернуться в Истр.

Относительно результатов этого налета, ставшего для англичан полной неожиданностью, противоборствующие стороны, как обычно, имели разные мнения. Так, немецкие агенты, находившиеся на испанской территории, сообщили о сильных повреждениях четырех транспортов общим тоннажем 30 тыс. брт и о попадании в еще два неустановленных корабля. По английским же данным, все торпеды взорвались в противоторпедных сетях, перегораживавших гавань, и взрывами был поврежден лишь один волнорез. Одновременно англичане заявили, что в налете участвовали двенадцать самолетов и что три из них были сбиты. В любом случае налет на Гибралтар имел немалый пропагандистский эффект и еще раз продемонстрировал отличную летную подготовку экипажей итальянских торпедоносцев.

5 июня истребители из 1° Gr. С.Т. ANR<sup>1</sup> перехватили девять В-25 из 321BG, бомбивших железнодорожный мост в местечке Полезелла (Polesella), в 16 км северо-западнее г. Феррара. В ходе боя был сбит один «Митчелл» и еще один поврежден. В 14.30 итальянские истребители приземлились на аэродромах Реджо-нель-Эмилия и Кавриаго (Cavriago), в 68 км северо-западнее Болоньи, а уже через пять минут последний аэродром подвергся штурмовке со стороны Р-38 из 14FG<sup>2</sup>. В результате на земле были уничтожены три G.55 из 1° Gr. С.Т. и два Вf-109G из базировавшейся там же II/JG77, еще один итальянский и один немецкий истребители получили повреждения.

9 июня восемь G.55 и пять С.205 из 1° Gr. С.Т. вместе с немецкими Вf-109G атаковали в районе Венеции соединение бомбардировщиков В-24. Согласно итальянским данным, тененте Джузеппе Робетто и серженте-маджоре Джузеппе Чиусси (Giuseppe Chiussi) сбили два «Либерейтора» и повредили третий.

Утром 13 июня истребители 1° Gr. С.Т. ANR вместе с «Мессершмиттами» из II/JG77 и I/JG4 перехватили в районе Удине — Венеция очередную группу четырехмоторных бомбардировщиков из 15-й воздушной армии США, летевшую под прикрытием Р-51 из 325FG. В ходе боя командир 317FS 325FG майор Хершель Грин<sup>3</sup> в 20 милях юго-восточнее Венеции сбил С.205, пилот которого — серженте-маджоре Луиджи Ди Кеччо (Luigi Di Cecco) — успел выпрыгнуть на парашюте.

15 июня двадцать G.55 и С.205 из 1° Gr. С.Т. ANR во время патрулирования в районе Ливорно — Пиза встретились со «Спитфайрами» из 243 Sqdn. RAF. В ходе завязавшегося боя англичане сбили G.55 MM91087 из 3° Squadr., его пилот — соттененте Джорджио Моретти — смог выпрыгнуть на парашюте, но от полученных тяжелых ран умер в госпитале. Кроме того, получил повреждения и затем разбился во время вынужденной посадки G.55 соттененте Джованни Сайевы из 1° Squadr.

---

<sup>1</sup> В июне 1944 г. военно-воздушные силы RSI были переименованы в Национальную республиканскую авиацию (Aviazione Nazionale Repubblicana — ANR).

<sup>2</sup> Fighter Group (FG) — истребительная группа ВВС США.

<sup>3</sup> Всего на его счету было 18 побед, из них три он одержал, летая на Р-40, десять — на Р-47 и пять — на Р-51.



**G.55 из 1° Squadr. II° Gr. С.Т.,  
аэродром Кашина-Ваджа, июнь 1944 г.  
На капоте двигателя — эмблема «Gigi Tre Osel»,  
которая ранее была эмблемой 150° Gr.Aut. С.Т. Реджиа Аэронаутики**



**Сержанте Спартако Петриджнани из 2° Squadr. 1° Gr. С.Т.,  
лето 1944 г.**

В тот же день на аэродроме Лонате-Поццоло была сформирована бомбардировочная эскадрилья «Этторе Мути» (Squadriglia Bombardamento «Ettore Muti») маджоре Джино Джордано (Gino Giordano). Итальянцы рассчитывали оснастить ее бомбардировщиками Ju-88, однако Люфтваффе отказались предоставить их и эскадрилью пришлось вооружить старыми Cant Z.1007.

16 июня истребители I° Gr. С.Т. ANR дважды поднимались в воздух, но так и не встретили противника. В течение дня итальянцы потеряли два самолета. Сначала из-за отказа двигателя разбился G.55 из I° Squadr., пилот которого — серженте Дино Форлани (Dino Forlani) — выпрыгнул на парашюте. Затем во время взлета на SM.79 из группы «Бускалья» также отказал один из двигателей. Командир экипажа принял решение прервать полет и совершить посадку, однако из-за сильного бокового ветра торпедоносец промахнулся мимо полосы и сломал обе стойки шасси.

21 июня три P-47, атаковав аэродром Червере, в 48 км южнее Турина, уничтожили несколько CR.42 и BR.20 из учебной истребительной эскадрильи капитано Фернандо Мальвещи. В тот же день во время рулежки столкнулись два Bf-109G из II° Gr. С.Т. Оба самолета получили тяжелые повреждения, один пилот — тененте Луиджи Полле (Luigi Polle) — отделался ранением, а второй — серженте-маджоре Эльвио Саччи (Elvio Sacci) — погиб.

Поскольку переподготовка была завершена, II° Gr. С.Т. на следующий день перелетела на аэродром Кашина-Ваджа (Cashina Vaga), в 20 км северо-восточнее Ливорно. Около полудня 22 июня итальянские истребители получили приказ перехватить соединение из четырехсот B-24, которое сопровождали шестьдесят P-38. В районе Болонья — Феррара С.205 из I° Gr. С.Т. ANR заметили четыре набиравших высоту «Лайтнинга» и серженте Спартако Петриджнани (Spartaco Petriagnani)<sup>1</sup> из 2° Squadr. сбил самолет лейтенанта Толми (Tolmie) из 97FS 82FG.

В то же время одиннадцать поднявшихся в воздух Bf-109G из II° Gr. С.Т. так и не смогли перехватить противника. «Либереиторь»

---

<sup>1</sup> Это была его вторая победа в ходе Второй мировой войны. Первую он одержал в Северной Африке еще 29.06.1941 г., сбив бомбардировщик «Бленхейм». В тот период он служил в 85° Squadr. 18° Gr. С.Т. и летал на CR.42.

подвергли бомбежке г. Феррара и расположенный в 13 км к юго-западу аэродром Поджо-Ренатико (Poggio Renatico). На последнем была полностью уничтожена взлетно-посадочная полоса и поврежден один Bf-109G из II./JG77.

Вечером 24 июня с аэродрома Кашина-Ваджа начали подниматься десять «Мессершмиттов» из II° Gr. С.Т.: по три самолета из 1° и 3° Squadr. и четыре из 2° Squadr. Во время разбега на Bf-109G-6 W.Nr. 163849 неожиданно заглох двигатель, и самолет, выскочив за пределы взлетной полосы, перевернулся. Его пилот — соттотененте Джино Джамберини (Gino Gamberini) из 3° Squadr. — не пострадал, но оказался зажатым в кабине и не смог самостоятельно ее покинуть. Спасательная команда при помощи автомобильной лебедки попыталась приподнять «Мессершмитт» и освободить пилота. В этот момент, видимо, из-за случайной искры вспыхнул бензин, вытекавший из поврежденных топливных баков. Самолет был мгновенно охвачен пламенем, и Джамберини погиб в огне.

Только после окончания войны стало известно, что авария «Мессершмитта» не была случайной, а стала следствием намеренного саботажа со стороны механика, положившего в компрессор двигателя и маслорадиатор несколько кусочков ткани. Это был лишь один из многочисленных примеров необъявленной гражданской войны, которая шла на севере Италии между итальянскими партизанами и теми, кто их поддерживал, с одной стороны, и сторонниками RSI, с другой стороны.

Тем временем оставшиеся девять Bf-109G из II° Gr. С.Т. в 17.55 перехватили одиннадцать P-47 из GC II/5 «Lafayette», которые атаковали железнодорожный мост около г. Овада (Ovada), в 35 км северо-западнее Генуи. В ходе боя, согласно итальянским данным, командир 1° Squadr. тененте Уго Драго и сержанте-малджиоре Карло Кавальяно (Carlo Cavagliano) сбили два «Тандерболта», записав на счет своей группы первые победы на «Мессершмиттах». Фактически же французская эскадрилья не имела потерь и все самолеты смогли вернуться на свой аэродром на Корсике.

На следующий день II° Gr. С.Т. потеряла еще одного пилота — соттотененте Луциани (Luziani). Он погиб, ударившись головой о бронезаголовник своего кресла, когда пытался выпрыгнуть на парашюте из поврежденного Bf-109G-6 W.Nr. 163279.

26 июня четыре G.55 и три C.205 из I° Gr. С.Т. юго-восточнее Пармы столкнулись с двенадцатью «Спитфайрами» из 238 Sqn.



**Истребители Bf-109G из 2° Squadr. II° Gr. С.Т. перед взлетом, аэродром Кашина-Ваджа, июнь 1944 г.**



**Серженге-маджиоре Пачини (Pacini) из 3° Squadr. II° Gr. С.Т. около своего Bf-109G-6, аэродром Виллафранка, июль 1944 г.**

RAF. После возвращения английские летчики заявили о том, что сбили два итальянских истребителя и еще два повредили. Фактически же I° Gr. С.Т. потеряла только один С.205 «3-2» серgente Джанни Арригони (Gianni Arrigoni), который упал около местечка Кагель-Сан-Пьетро-Терме (Castel San Pietro Terme), в 22 км юго-восточнее Болоньи.

В тот же день — в 14.50 — с аэродрома Венегоно поднялся SM.79 из учебной эскадрильи торпедоносцев (Squadriglia Complementare Addestramento Siluranti), экипаж которого решил дезертировать и перелететь на Сицилию. Первые пять минут после взлета пилот марешиалло Антонио Ломбарди (Antonio Lombardi) вел самолет над самой землей и только затем набрал высоту 4500 м. После того как торпедоносец пересек линию итальянского побережья около Специи, бортрадист марешиалло Анжело Паризи (Angelo Parisi) начал передавать в эфир сообщение: «Я — SM.79, безжал от немцев и лечу в Катаньо». Когда самолет достиг Сардинии, стало ясно, что запаса топлива не хватит, чтобы долететь до Сицилии. В результате Ломбарди пришлось посадить самолет на Сардинии — на аэродроме Элмас, около порта Кальяри.

27 июня двенадцать «Спитфайров» из 238 Sqdn. RAF атаковали аэродром Реджо-нель-Эмилия, в 27 км юго-восточнее Пармы. Согласно английским данным, были уничтожены три «Мессершмитта». Фактически же это были G.55 из I° Gr. С.Т., причем два самолета действительно были уничтожены, а третий получил повреждения.

Около полудня 29 июня десять Bf-109G из II° Gr. С.Т. вместе с несколькими истребителями из JG77 перехватили двенадцать «Балтиморов» из 21 Sqdn. SAAF. Бомбардировщики под прикрытием трех «Спитфайров» Mk. VIII из 92 Sqdn. RAF и трех «Сифайров» LF Mk.IIC (Supermarine «Seafire») из 807 Sqdn. FAA атаковали грузовую станцию Чезена (Cesenie) на железнодорожной ветке Римини — Болонья. Согласно итальянским данным, командир 2° Squadr. капитано Марио Беллагамби сбил один «Балтимор», но в действительности пилот бомбардировщика лейтенант ван Никерк (van Niekerk) смог дотянуть до линии фронта и совершил вынужденную посадку на Адриатическом побережье в районе поселка Торторетто (Tortoretto), в 46 км северо-западнее порта Пескара.

На обратном пути два «Мессершмитта» из II° Gr. С.Т. в районе Болоньи столкнулись с дюжиной P-47 из 64FS 57FG. В ходе скоротечного боя лейтенант Меннон (Mennon) смог попасть в истреби-

тель марешиалло Больцони (Bolzoni) из 3° Squadr. Самолет загорелся и упал на землю вместе с пилотом. По свидетельству очевидцев, Bf-109G взорвался еще в воздухе за несколько мгновений до удара о землю.

30 июня десять «Мессершмиттов» из II° Gr. С.Т. в ходе очередного патрульного полета встретились недалеко от Болоньи с восьмеркой «Спитфайров» из 232 Sqn. RAF. Согласно итальянским данным, марешиалло Джалетти (Galetti) из 3° Squadr. сбил один самолет, но фактически все английские истребители вернулись на свой аэродром. В то же время были подбиты два Bf-109G: серженте Стелла (Stella) совершил вынужденную посадку около г. Будрио (Budrio), в 17 км северо-восточнее Болоньи, а тененте Массимо Манчини (Massimo Mancini) — поблизости от аэродрома Кашина-Ваджа.

В 11.15 1 июля с аэродрома Реджо-нель-Эмилия поднялись шесть С.205 и пять G.55 из I° Gr. С.Т. В тот момент, когда итальянские истребители еще только набирали высоту, их в двенадцати километрах южнее аэродрома неожиданно атаковали одиннадцать P-47 из 66FS 57FG. Сразу же были сбиты три С.205: серженте-маджоре Луиджи Боскаро (Luigi Boscaro) погиб, тененте Алессандро Беретта (Alessandro Beretta) успел выпрыгнуть на парашюте, а соттененте Элио Пецци (Elio Pezzi) смог совершить вынужденную посадку. Несколько мгновений спустя эта же участь постигла и два G.55: марешиалло Романо Спаццоли (Romano Spazzoli) выпрыгнул на парашюте, а командир 3° Squadr. капитано Джулио Торреззи погиб<sup>1</sup>. Итальянские пилоты утверждали, что сбили два «Тандерболта», но фактически лишь один американский самолет получил тяжелые повреждения и еще два — легкие.

Тем же утром двенадцать «Мессершмиттов» из II° Gr. С.Т. перехватили двенадцать P-47 из 85FG, атаковавших железнодорожный виадук севернее Болоньи. После боя итальянские пилоты заявили об одном сбитом самолете, а американцы — о двух. В действительности же все «Тандерболты» благополучно вернулись на свой аэродром, а итальянцы потеряли один Bf-109G-6/R6. Он упал около г. Минербио (Minerbio), в 17 км северо-восточнее Болоньи, и его пилот — тененте Манчини — погиб.

---

<sup>1</sup> Вместо него командиром 3° Squadr. был назначен капитано Чезаре Марчези (Cesare Marchesi).

Наутро 2 июля I° Gr. С.Т. имела в своем составе тридцать два G.55 и С.205, из которых только десять были пригодны для боевых вылетов, а II° Gr. С.Т. — двадцать шесть Bf-109G-6, из них шестнадцать в исправном состоянии. Во второй половине дня обе группы покинули свои аэродромы, которые уже несколько раз подвергались атакам со стороны авиации союзников. I° Gr. С.Т. перелетела на аэродром Виченца, а II° Gr. С.Т. — на аэродром Виллафранка (Villafranca), в 15 км юго-западнее Вероны.

Около 18.00 5 июля «Мессершмитты» из II° Gr. С.Т. перехватили группу В-25 из 340WG, атаковавшую мост через р. По около г. Остилья (Ostiglia), в 42 км южнее Вероны. Итальянцы смогли повредить два самолета, которые разбились во время посадки. Через несколько минут на помощь экипажам бомбардировщиков пришли «Спитфайры» из 232 Sqn. RAF, сбившие два Bf-109G. Оба итальянских пилота — тененте Пальрми (Palrmi) из 2° Squadr. и марешиалло Сеччи (Secchi) из 3° Squadr. — погибли.

В 00.10 7 июля с аэродрома Тревизо поднялись пять SM.79 из группы «Бускалья». На малой высоте они вдоль Адриатического побережья Хорватии направились к порту Бари. Первый самолет появился над целью в 02.45, однако из-за механической неисправности не смог сбросить торпеду и лишь вызвал боевую тревогу в порту. Поэтому следовавший за ним SM.79 «B2 – 10» был встречен мощным зенитным огнем и получил повреждения. Он смог дотянуть до линии фронта и совершил вынужденную посадку на воду около порта Анкона. Оставшиеся самолеты все же смогли прорваться к порту и сбросить торпеды. Согласно итальянским данным, был потоплен транспорт тоннажем около 8000 брт и еще два корабля, среди которых был эсминец, получили повреждения.

7 июля 1944 г. произошел очередной инцидент, показавший, что отношения между RSI и Третьим рейхом все больше не устраивают итальянцев. Командир I° Gr. С.Т. ANR капитано Адриано Висконти, встретившись с генералом Тессари, от имени своей группы выразил ему недовольство действиями немецких властей, нарушавших суверенитет республики. Итальянские летчики были возмущены тем, что гестапо и СС без всякой оглядки на местные власти проводили на территории RSI массовые репрессии, включая публичные казни. Кроме того, пилотов не устраивало то, что командование 2-го воздушного флота Люфтваффе использовало их для обороны собственных объектов, а не для защиты итальянских городов.

Ответ генерала Тессари не отличался большой оригинальностью, но был достаточно мягким для той ситуации. Капитано Висконти был отправлен в «отпуск», а вместо него командиром 1° Gr. С.Т. был назначен маджоре Джульетто Аррабито (Guglielmo Arrabito). Одновременно 1° и 2° Squadr., имевшие в своем составе, по словам генерала Тессари, слишком много «ненадежных элементов», были фактически расформированы. В результате в группе осталась лишь одна 3° Squadr. 1° Gr. С.Т. капитано Чезаре Марчези. Поэтому, чтобы хоть как-то восстановить боеспособность 1° Gr. С.Т., в нее были включены пилоты из распушенной в середине июля вспомогательной эскадрильи «Монтефуско-Бонет».

7 июля тринадцать Вf-109G из II° Gr. С.Т. атаковали группу бомбардировщиков «Бостон». В ходе боя группа потеряла один истребитель, пилот которого — сержанте Салетти (Saletti) — погиб.

Вечером 10 июля одиннадцать «Мессершмиттов» из II° Gr. С.Т. перехватили тридцать шесть В-25 из 340BG, которые под прикрытием двенадцати «Спитфайров» из 154 Sqn. RAF атаковали железнодорожный мост около поселка Марцаботто (Marzabotto), в 20 км южнее Болоньи. Согласно итальянским данным, в ходе боя были сбиты два «Спитфайра» и получили повреждения два «Бостона».

На следующее утро девять Вf-109G во главе с маджоре Карло Миани и шесть «Мессершмиттов» из I/JG77 атаковали французские В-26 из GB I/19 «Gascogne» и GB I/20 «Bretagne». Бомбардировщики в сопровождении двенадцати «Спитфайров» из 238 Sqn. RAF совершили налет на хранилище топлива в г. Пьяченца. В ходе боя командир 2° Squadr. капитано Беллагамби сбил В-26 № 37 лейтенанта Корне (Cornet) из GB I/20.

Вскоре после полуночи 12 июля с аэродрома Элефсис, около Афин, поднялись пять торпедоносцев SM.79 («В1 – 00», «В3 – 02», «В3 – 03», «В3 – 04» и «В3 – 05») из группы «Бускалья»<sup>1</sup>. Они должны были атаковать конвой союзников, обнаруженный накануне у побережья Северной Африки. Однако из-за плохой погоды лишь командир группы маджоре Марини смог обнаружить и торпедировать один из кораблей. На обратном пути из-за нехватки топли-

---

<sup>1</sup> 07.08.1944 г. восемь SM.79 из группы «Бускалья» перелетели в Белград, а вечером следующего дня через Салоники прибыли на аэродром Элефсис.

ва SM.79 «ВЗ–04» командира 3° Squadr. А.С. капитано Карло Чинка и SM.79 «ВЗ–02» тененте Монако (Мопасо) совершили вынужденную посадку на воду. Оба экипажа после нескольких часов, проведенных в спасательных шлюпках, были подобраны немецким гидросамолетом<sup>1</sup>.

В тот же день девять Bf-109G из II° Gr. С.Т. и около пятидесяти немецких «Мессершмиттов» атаковали над Адриатическим побережьем, в районе г. Комаккьо (Comacchio), бомбардировщики В-25 из 340BG, которые участвовали в налете на г. Феррара. Еще до начала боя неожиданно потерял управление и упал в море истребитель соттотененте Джулиано Фиссоре из I° Squadr. Вероятной причиной трагедии стала неисправность системы подачи кислорода и пилот потерял сознание<sup>2</sup>. Согласно итальянским данным, в последующем бою были сбиты три В-25, но в действительности все американские самолеты благополучно вернулись на свой аэродром.

Утром 13 июля пять «Мессершмиттов» из II° Gr. С.Т. вместе с двадцатью двумя истребителями из JG77 перехватили группу В-26, летевшую под прикрытием Р-47. В ходе завязавшегося боя итальянцы смогли повредить четыре «Тандерболта» из 86FS 79FG.

14 июля двенадцать Bf-109G-6 из II° Gr. С.Т. и двадцать «Мессершмиттов» из JG77 поднялись по тревоге в воздух, чтобы атаковать приближавшееся соединение четырехмоторных бомбардировщиков В-24. Однако уже в ходе полета истребители были перенацелены на группу из сорока восьми В-25 из 310BG, которая бомбила мост через р. По около поселка Корбола (Corbola), в 40 км северо-восточнее г. Феррара.

Итальянские пилоты перехватили «Митчеллы», когда те уже возвращались. Согласно данным ANR, командир I° Squadr. тененте Уго Драго и серженте Талин (Talin) из 2° Squadr. сбили по одному бомбардировщику, что, однако, не подтверждается американскими сведениями о своих потерях. Вскоре на помощь экипажам В-25 пришли «Спитфайры» из 232 Sqn. RAF и Р-51 из 325FG. В результате II° Gr. С.Т. потеряла один «Мессершмитт», пилот которого — серженте Сантуччио (Santucchio) — погиб.

---

<sup>1</sup> В тот же день оставшиеся шесть самолетов получили приказ вернуться в Италию.

<sup>2</sup> На счету Фиссоре было шесть побед.

Утром 20 июля Bf-109G-6 из II° Gr. С.Т. перехватили в районе Удине — Авиано бомбардировщики В-24 из 485BG. Тененте Драго сбил один «Либерейтор», а остальные пилоты смогли повредить еще четыре самолета.

В 13.05 с аэродрома Виченца и Тьене поднялись десять С.205 и двенадцать G.55 из I° Gr. С.Т. Это был первый боевой вылет группы после 7 июля. Над Удине итальянские истребители встретили В-24, которых сопровождали Р-51 из 308FS 31FG и Р-38 из 48FS. В ходе боя, согласно данным ANR, был сбит один «Лайтнинг» и повреждены три «Либерейтора», однако при этом I° Gr. С.Т. потеряла четыре самолета. Погибли командир группы маджоре Джульелмо Аррабито<sup>1</sup> и сержанте-маджоре Сгрубби (Sgrubbi) из 2° Squadr. Около поселка Понте-ди-Пьяве (Ponte di Piave), в 17 км северо-восточнее Тревизо, упал G.55 MM91101 из 3° Squadr., но его пилот — тененте Джузеппе Бирон — успел выпрыгнуть на парашюте. И лишь один С.205 MM92271 тененте Алессандро Беретты смог совершить вынужденную посадку.

В 07.40 21 июля с аэродрома Виллафранка взлетели четырнадцать «Мессершмиттов» из II° Gr. С.Т., которые вместе с девятнадцатью немецкими Bf-109G атаковали над портом Пола соединение В-24. Тененте Драго сбил один «Либерейтор», а тененте Раффаэле Валенцано (Raffaello Valenzano) повредил второй. В ходе боя итальянцы потеряли три истребителя.

Утром 25 июля восемнадцать Bf-109G-6/R6 из II° Gr. С.Т. ANR получили приказ перелететь в Австрию — на аэродром Тульн (Tulln), в 27 км северо-западнее Вены. После дозаправки они, поднявшись из Тульна, вместе с истребителями JG53 атаковали соединение тяжелых четырехмоторных бомбардировщиков. Если пилоты Люфтваффе смогли сбить восемь В-24, то итальянцы в бою с Р-38, прикрывавшими бомбардировщики, потеряли один «Мессершмитт», при этом даже не повредив ни один американский истребитель.

В тот же день восемь G.55 и столько же С.205 из I° Gr. С.Т. в районе Мантуя — Модена вступили в бой с «Гандерболтами». Согласно данным ANR, тененте Джанмарио Цуккарини (GianMario

---

<sup>1</sup> Уже 24.07.1944 г. генерал Тессари вернул капитано Висконти из «отпуска», снова назначив его командиром I° Gr. С.Т.

Zuccarini) из 2° Squadr. сбил один P-47, еще пять истребителей получили повреждения. Трудно сказать, насколько эти сведения верны, поскольку в американских документах нет никаких упоминаний об этом бое.

26 июля южнее Пьяченцы одиннадцать F-109G из II° Gr. С.Т. вступили в бой с P-47D из 86FS 79FG, которые атаковали мост северо-западнее г. Брешиа. Затем обе противоборствующие стороны значительно превысили свои успехи. Американцы заявили о том, что были сбиты шесть «Мессершмиттов», в то время как итальянцы фактически потеряли только один, пилот которого — сержанте-маджоре Роландо Анчилотти (Rolando Ancillotti) — успел выпрыгнуть на парашюте. С другой стороны, согласно данным ANR, капитано Миани, тененте Драго и сержанте-маджоре Анчилотти сбили три «Тандерболта», но в тот день все истребители 86FS 79FG благополучно вернулись.

В тот же день семь G.55 и восемь C.205 из I° Gr. С.Т. в ходе патрульного полета в районе Мантуя — Модена — Парма встретили двенадцать бомбардировщиков, которых прикрывали десять P-47. Согласно данным ANR, в ходе завязавшегося боя итальянские пилоты сбили девять бомбардировщиков и один «Тандерболт».

29 июля авиация союзников в ходе налета на аэродром Лонате-Поццоло, в 37 км северо-западнее Милана, уничтожила четыре SM.79 и один Cant Z.1018 из группы «Бускалья».

Утром 30 июля восемнадцать истребителей из I° Gr. С.Т. перехватили в районе Нови-Лигуре — Пьяченца семнадцать бомбардировщиков B-25 из 17BG, которых сопровождали двенадцать «Спитфайров» из 232 Sqdn. RAF. После боя тененте Алессандро Беретта заявил, что сбил один английский истребитель, но в действительности «Спитфайр» был лишь поврежден и смог вернуться на свой аэродром. В то же время итальянцы потеряли один G.55, пилот которого — сержанте-маджоре Моабито (Moabito) — погиб.

Через некоторое время ту же самую группу самолетов в районе Пьяченца — Специя безуспешно атаковали девятнадцать F-109G из II° Gr. С.Т. На этот раз «Спитфайр» сбили два итальянских истребителя: сержанте Дезидери (Desideri) погиб, а успевший выпрыгнуть на парашюте сержанте Мацци (Mazzi) попал в плен к партизанам.

Состав ANR по состоянию на 31 июля 1944 г.

Группа	Самолеты	Всего	в т. ч. исправных
I° Gr. C.T.	C.205	13	7
	G.55	18	9
II° Gr. C.T.	Bf-109G-6	26	17
Gr. A.S. «Buscaglia»	SM.79	21	16
Squadr. B.T. «Ettore Muti»	Cant Z.1007bis	14	0
Итого:		92	49

Утром 1 августа девять G.55 и шесть C.205 из I° Gr. C.T. направились в район Мантуя — Верона, чтобы перехватить очередную группу бомбардировщиков из 15-й воздушной армии. Согласно данным ANR, был сбит один «Бостон» и поврежден один P-47, но при этом не вернулся G.55 сержанте Бальдуццо.

Поздним вечером авиация союзников совершила налет на аэродром Альбенга, в 72 км юго-западнее Генуи. В результате бомбежки были уничтожены пять бомбардировщиков Z.1007bis, еще девять самолетов, среди которых были пять четырехмоторных Piaggio P.108, получили повреждения.

В 08.20 2 августа семь G.55 и четыре C.205 из I° Gr. C.T. вылетели на патрулирование в район Мантуя — Пьяченца. Когда они пролетали над Вероной, по ним открыла огонь собственная зенитная артиллерия. В результате один истребитель был подбит и упал около г. Лониго (Lonigo), в 31 км восточнее Вероны. Его пилот — сержанте Киматти (Cimatti) — погиб.

Немецкие самолеты-разведчики обнаружили у побережья Ливии большой конвой союзников, и в тот же день девять торпедоносцев из группы «Бускалья» через Белград вылетели в Грецию. В ночь с 3 на 4 августа с аэродрома Элефсис, около Афин, поднялись восемь SM.79, однако только три из них смогли найти и атаковать конвой. Итальянцам удалось торпедировать транспорт «Самсиларна» («Samsylarna»). На нем было затоплено машинное отделение, и он полностью потерял ход, но корабли сопровождения все же привели его на буксире в порт Бенгази.

В Элефсис смогли вернуться лишь пять торпедоносцев. Один самолет, израсходовав все топливо, совершил вынужденную посадку на воду в заливе Арголикос, и его экипаж был подобран немецким катером. Второй совершил вынужденную посадку на Крите, а

третий упал в воду около того же Крита, и его экипаж так и не был найден.

В тот же день истребители I° Gr. С.Т. в районе Брешиа — Верона вступили в бой с Р-38. Согласно данным ANR, сержанте-маджоре Луиджи Ди Кеччо из 2° Squadr. сбил один истребитель, но фактически все американские самолеты вернулись на свой аэродром.

Вскоре после полудня 4 августа на аэродроме Мирафиори, расположенном около Турина, сержанте Серафино Агостини (Serafino Agostini) приказал механикам подготовить к вылету G.55 MM91150. Агостини был летчиком-испытателем авиазавода фирмы «Фиат» в Турине, и его действия ни у кого не вызвали никаких подозрений. Все происходило так же, как и десятки раз до этого. Сев в кабину истребителя и не закрывая фонарь, Агостини спокойно проручил в дальний конец аэродрома. Неожиданно он затормозил около густого кустарника, из которого в тот же момент выскочил какой-то человек и, запрыгнув на крыло самолета, забрался в кабину. Никто на аэродроме еще не понял, что именно произошло, как истребитель поднялся в воздух и скрылся из виду.

Спустя некоторое время Р-47 из 346FS 350FG встретили G.55, спокойно летевший вдоль итальянского побережья на юг. Американские пилоты сразу же поняли, что происходит что-то необычное, — у «Фиата» были выпущены шасси, а в его кабине находились сразу два человека. «Тандерболты» проводили таинственный самолет до аэродрома Пьомбино (Piombo), где он в 15.30 благополучно приземлился. Пассажиром Агостини был тененте Франческо Джентиле (Francesco Gentile), два месяца назад сброшенный на парашюте над Северной Италией с целью наладить связь между местными партизанами и союзным командованием. И вот теперь, выполнив задание, Джентиле при помощи Агостини, сочувствовавшего партизанам, вернулся.

В ночь с 6 на 7 августа семь торпедоносцев SM.79 из группы «Бускалья» поднялись с аэродрома Элефсис. Их целью был конвой из двадцати семи транспортов и четырех кораблей охранения, который накануне днем был обнаружен восточнее Мальты. Однако из-за плохой погоды итальянским пилотам не удалось найти конвой и между 02.18 и 02.31 все самолеты вернулись в Элефсис.

9 августа командование ANR из-за трудностей со снабжением приняло решение отозвать торпедоносцы из Греции. Для доставки обратно в Северную Италию снаряжения и запасных частей для



**Истребитель G.55 из 1° Gr. С.Т., лето 1944 г.**



**Истребитель С.205 из 2° Squadr. 1° Gr. С.Т.,  
полевой аэродром около Виченцы, июль 1944 г.**



**Истребитель G.55 MM91150,  
на котором 04.08.1944 г. с аэродрома МирафIORни улетели  
сержанте Серафино Агостини и тененте Франческо Джентиле**

самолетов итальянцы запросили у немцев транспортный Ju-52/3m, но те, сославшись на нехватку горючего, отказали. В результате часть снаряжения и двенадцать человек из наземного персонала пришлось оставить в Элефисе.

В тот же день самолеты группы «Бускалья» вылетели в Белград. Там им из-за плохой погоды пришлось задержаться, и только ночью 11 августа они смогли продолжить перелет. На подходе к аэродрому Лонате-Поццоло торпедоносцы были обстреляны немецкой зенитной артиллерией, которую вовремя не предупредили об их прибытии. В результате SM.79 тененте Морселли (Morselli) получил повреждения и во время посадки потерпел аварию, из его экипажа в живых остался лишь один пилот.

В конце августа 1944 г. отношения между Люфтваффе и ANR окончательно вошли в стадию глубокого кризиса, если не сказать противостояния. Причиной стали необдуманные действия немецкого командования, которое в общем-то всегда относилось довольно пренебрежительно к своим союзникам и мало считалось не только с интересами итальянцев, но и с их чувством национального достоинства.

Первым шагом стало решение Главного командования Люфтваффе 21 августа распустить две итальянские транспортные авиагруппы: «Теггасциано» и «Трабусчи». Если последняя так и не была до конца сформирована и по-прежнему находилась на аэродроме Гослар, в 71 км юго-восточнее Ганновера, то группа «Теггасциано», имевшая в своем составе сорок SM.81, еще 8 апреля перебазировалась в Литву на аэродром Шяуляй. Под обозначением TGr. 10 (Ital) она совершала полеты над Прибалтикой и Финляндией, перевозя снаряжение и личный состав немецких войск и эвакуируя раненых. К моменту роспуска в ее составе еще оставалось тридцать два самолета и группа вполне могла действовать и дальше, однако немецкое командование заявило о том, что больше не заинтересовано в ее использовании.

Кроме того, как вскоре оказалось, командующий 2-м воздушным флотом Люфтваффе генерал-фельдмаршал Вольфрам фон Рихтхофен уже давно вынашивал идею полного поглощения частей ANR. В августе в его штабе была разработана операция под кодовым названием «Феникс». Ее целью было разоружение частей ANR и формирование на их основе «Итальянского воздушного легиона» (Legione Aerea Italiana), который бы входил в состав 2-го

воздушного флота и полностью находился под контролем немцев. В операции должна была участвовать группа специально отобранных офицеров Люфтваффе и ANR, но последних, впрочем, вскоре отстранили от участия в ней.

Вечером 24 августа на аэродроме Виллафранка, в 15 км юго-западнее Вероны, приземлились пять Vf-109G из штаба JG77, на одном из которых прилетел командир JG77 оберст-лейтенант Йоханнес Штейнхоф (Johannes Steinhoff). Он встретился с главой истребительного командования ANR и командирами истребительных авиагрупп. Штейнхоф показал им текст прокламации о разоружении ANR, которую предполагалось на следующий день зачитать перед строем групп. Одновременно наземные части Люфтваффе заняли аэродромы, на которых базировались части ANR, и окружили ее штаб.

Ранним утром 25 августа прокламация была зачитана. Штейнхоф, выступая перед итальянскими летчиками, попытался объяснить им, что причиной подобных действий стал конфликт с командованием ANR и что именно поэтому было решено создать части, непосредственно подчиняющиеся Люфтваффе. Разоружение и откровенный диктат со стороны немцев вызвали соответствующую реакцию итальянцев, и, несмотря на все уговоры Штейнхофа, лишь немногие из них изъявили желание вступить в «Итальянский воздушный легион». Так, пилоты из формируемой III<sup>o</sup> Gr. С.Т. заявили, что вступят в него только в том случае, если будут воевать в Италии, в итальянских мундирах, под итальянским флагом и не будут принимать присягу на верность фюреру.

Несмотря на то что в Берлин был направлен оптимистический рапорт, всем было ясно, что операция «Феникс» полностью провалилась. 27 августа Муссолини направил Гитлеру письмо, в котором писал, что считает, что командование Люфтваффе не поставило руководство Третьего рейха в известность о готовящейся операции и действовало самовольно. И единственным результатом операции «Феникс» стало то, что вполне боеспособные группы ANR не участвовали в боях в течение нескольких последующих недель.

Этот период был нелегким для ANR. С 11 по 30 сентября были распущены подразделения, существовавшие только на бумаге: командования истребительной и торпедоносной авиации и бомбардировочная эскадрилья «Этторе Мути», а часть пилотов отправлена в бессрочный отпуск. После того как стало известно, что быв-

ший командир 132° Gr. A.S. маджоре Карло Бускалья, находившийся в плену у американцев, вступил в Aeronautica Co-Belligerante, группа торпедоносцев «Бускалья» 12 октября была переименована в группу «Фаджиони».

Только после того, как все истребители Люфтваффе, базировавшиеся в Северной Италии, в сентябре 1944 г. перелетели на территорию Германии, пилоты ANR возобновили боевые вылеты. Надо отметить, что с этого момента все «Мессершмитты», на которых летали итальянские пилоты, имели уже опознавательные знаки Люфтваффе. Единственными признаками, указывающими на принадлежность самолетов к ANR, были небольшие знаки в форме итальянского государственного флага, нанесенные вместо свастики на киле, а также на фюзеляже за кабиной пилота.

В течение первой недели октября II° Gr. С.Т., которой к этому моменту уже командовал маджоре Карло Миани, были переданы Bf-109G-6, оставленные JG77 на аэродромах Виченца и Тьене. После этого группа перелетела на аэродромы Виллафранка и Геди, расположенные соответственно в 15 км юго-западнее и в 57 км западнее Вероны. 11 октября шесть итальянских «Мессершмиттов», летевших из Тьене в Виллафранка, были обстреляны немецкой зенитной артиллерией. Подобные инциденты неоднократно происходили и в дальнейшем, что было наглядным свидетельством того, что итальянское и немецкое командование так и не смогло наладить должного взаимодействия.

17 октября с аэродрома Виллафранка поднялись четырнадцать Bf-109G-6 из 2° и 3° Squadr. II° Gr. С.Т., а с аэродрома Геди — восемь истребителей из 1° Squadr. Они перехватили тридцать В-26 из 319 и 320BG, которые атаковали железнодорожный мост в Мантуе, и сбили три бомбардировщика. Один из них был на счету сержанте Талина из 2° Squadr., для которого этот вылет, как оказалось, стал последним в жизни. Его «Мессершмитт» был подбит бортстрелками В-26 и взорвался в воздухе недалеко от аэродрома Виллафранка.

20 октября стратегические бомбардировщики совершили массированный налет на Милан. В результате бомбежки в городе погибли около двух тысяч жителей, среди которых были двести детей, находившихся в школе в квартале Джорла (Gorla).

На следующий день девятнадцать Bf-109G-6 из II° Gr. С.Т. над оз. Лаго-ди-Гарда вступили в бой со «Спитфайрами» из 72 Sqdn.

RAF. Англичанам удалось подбить два «Мессершмитта»: командир 2° Squadr. капитано Марио Беллагамби совершил вынужденную посадку, а серженте-маджоре Сансон (Sansone) смог дотянуть до аэродрома Виллафранка и, несмотря на повреждения хвостового оперения, благополучно приземлиться.

30 октября двадцать семь Bf-109G-6 из II° Gr. С.Т. около г. Лонато (Lonato), в 16 км западнее Вероны, атаковали два P-47 из 346FS. Согласно данным ANR, тененте Фаусто Филиппи (Fausto Filippi) и серженте Туллио Корве (Tullio Corve) сбили по одному «Тандерболту». Однако в действительности американские истребители, которые пилотировали лейтенант Томлисон (Tomlison) и лейтенант Дайлей (Dailey), смогли вернуться на свой аэродром. Кроме того, несмотря на огромное численное превосходство противника, они в лобовой атаке на малой высоте сами сбили два «Мессершмитта». Самолеты упали около г. Дезенцано-дель-Гарда (Desenzano dell'Garda), в 36 км западнее Вероны, и оба пилота — тененте Биаси (Biasi) из 2° Squadr. и тененте Каванезе (Cavanese) из 3° Squadr. — погибли.

Этот случай наглядно продемонстрировал низкий уровень боевой и тактической подготовки немалой части итальянских летчиков-истребителей, а также полное отсутствие у них навыков коллективных действий.

Ранним утром 4 ноября двадцать семь Bf-109G-6 из II° Gr. С.Т. перелетели на аэродром Авиано, в 74 км севернее Венеции, чтобы атаковать бомбардировщики 15-й воздушной армии США, возвращавшиеся после налета на цели на территории Германии. Однако около полудня в воздух смогли подняться только шесть «Мессершмиттов» во главе с капитано Беллагамби, которые в 12.30 перехватили семерку B-24 из 484BG. На этот раз итальянские истребители действовали гораздо эффективнее. Капитано Беллагамби и тененте Росас (Rosas) сбили два «Либерейтора», которые упали приблизительно в 10 км от устья р. Пьяве, а тененте Валенцано повредил еще один бомбардировщик.

Со своей стороны, бортстрелки B-24 смогли подбить Bf-109G-6 серженте Каваджино (Cavagnino). Истребитель загорелся, но фонарь кабины заклинило, и пилот не смог воспользоваться парашютом. У Каваджино не было другого выхода, как попытаться посадить самолет. Горящий «Мессершмитт» сел «на брюхо» на небольшом поле, на котором работали два местных крестьянина.



**Bf-109G-6 сержете-маджоре Пачини из 3° Squadr. II° Gr. С.Т.,  
аэродром Авиано, 05.11.1944 г.**



**Сержете-маджоре Карло Кавальяно из 4° Squadr. II° Gr. С.Т.  
около своего Bf-109G-6,  
аэродром Авиано, ноябрь 1944 г.**

Вскоре после того, как Каваджино с их помощью сумел выбраться из кабины, истребитель взорвался.

5 ноября двадцать три «Мессершмитта» из II° Gr. С.Т. атаковали над оз. Лаго-ди-Гарда группу В-26, которая направлялась к железнодорожной станции Роверетто (Roveretto), в 51 км севернее Вероны. Итальянским пилотам удалось сбить три бомбардировщика: одна победа была на счету сержанте-маджоре Пачини (Pacini), вторую разделили между собой капитано Беллагамби и сержанте-маджоре Кавальяно, а третью — соттененте Антонио Камайони (Antonio Camaioni) и сержанте-маджоре Лорис Бальди (Loris Baldi)<sup>1</sup>. Два В-26 упали в горах восточнее оз. Лаго-ди-Гарда, а третий смог достичь цели и сбросить бомбы, после чего повернул в сторону Корсики. Недалеко от острова его экипаж выпрыгнул на парашютах из горящего самолета.

Заградительный огонь бортстрелков бомбардировщиков оказался не менее эффективным, и три «Мессершмитта» получили повреждения. Сержанте-маджоре Роландо Анчилотти совершил вынужденную посадку около г. Пескьера-дель-Гарда (Pesciera dell Garda), в 23 км западнее Вероны. Истребитель раненого тененте Камайони с одной выпущенной стойкой шасси сел в Виллафранка, аналогичным образом выглядела и посадка Вf-109G-6 тененте Росаса.

Вскоре после полудня 10 ноября двадцать два «Мессершмитта» из II° Gr. С.Т. около оз. Лаго-ди-Гарда атаковали две группы В-26. Согласно данным ANR, сержанте-маджоре Бальди и Стефано Камерани (Stefano Camerani) сбили по одному бомбардировщику. В то же время восемь Р-47 из 64FS 57FG обстреляли одиночный Вf-109G-6, который пытался приблизиться к В-26, отставшему от своей группы. Получив серию прямых попаданий, «Мессершмитт» на высоте около 7000 м развалился на части и его пилот — сержанте-маджоре Пачини — погиб.

В 15.30 аэродром Виллафранка атаковали двенадцать Р-47 и Р-51. В результате штурмовки сгорел двухместный Вf-109G-12 и были повреждены два Вf-109G-6.

Утром 12 ноября II° Gr. С.Т. перебазировалась с аэродромов Виллафранка и Геди на аэродром Авиано. В тот момент, когда де-

---

<sup>1</sup> В ходе Второй мировой войны Камайони одержал восемь побед, а Бальди — пять.



**Пилоты II° Gr. С.Т.,  
слева направо: сержанте-маджоре Роландо Анчилотти,  
тененте Блеси (Blesi), врач группы, тененте Фаусто Филиппи,  
тененте Брини (Brini)**



**Bf-109G-6 из 3° Squadr. II° Gr. С.Т., ноябрь 1944 г.**

сять «Мессершмиттов» взлетали из Виллафранка, над аэродромом неожиданно появились четыре P-47 из 346FS. Хотя американские летчики заявили о двух сбитых и одном поврежденном самолете, II° Gr. С.Т. фактически не имела потерь. Согласно данным ANR, тененте Антонио Лонджини (Antonio Longhini) и сотротененте Фаджано (Fagiано) совместными усилиями сбили один «Тандерболт», но в действительности поврежденный самолет смог дотянуть до аэродрома Пиза и совершить благополучную посадку.

В полдень 16 ноября с аэродрома Авиано поднялись восемь Вf-109G-6 во главе с командиром I° Squadr. II° Gr. С.Т. капитано Драго. Через полчаса после взлета они на высоте 7300 м перехватили небольшую группу бомбардировщиков В-17, которая под прикрытием P-51 из 332FG возвращалась на базу в Южной Италии после налета на цели на территории Германии. В ходе десятиминутного боя серженте-маджоре Guido Минарди (Guido Minardi) сбил одну «Летающую Крепость», а капитано Драго и тененте Ренато Мингоцци (Renato Mingozzi) — по одному «Мустангу», что полностью соответствует американским данным о своих потерях.

Затем в 13.10 восемь «Мессершмиттов», которые вел командир 2° Squadr. II° Gr. С.Т. капитано Беллагамби, над р. Ливенца (Livenza), приблизительно в 46 км северо-восточнее Венеции, перехватили еще одну группу В-17. Согласно данным ANR, тененте Лонджини, тененте Филиппи и серженте-маджоре Маццанти (Mazzanti) сбили три «Летающих Крепости». Итальянцы продолжали преследовать бомбардировщики, находившиеся уже над Адриатическим морем, когда их самих неожиданно атаковали P-51. В результате были сбиты два «Мессершмитта», пилоты которых — тененте Антонио Лонджини и тененте Виникио Амбросини (Vincio Ambrosini) — погибли.

В ночь на 18 ноября бомбардировщики из 205 Gr. RAF совершили налеты на аэродромы Виченца и Кампоформидо, в 90 км северо-восточнее Венеции, сбросив в общей сложности 212 т бомб. Затем утром аэродромы Авиано и Виллафранка атаковали В-17 и В-24 из 15-й воздушной армии США, сбросившие уже 952 т бомб. В результате бомбежки были уничтожены шестнадцать и повреждены тридцать восемь самолетов. II° Gr. С.Т. потеряла шесть Вf-109G-6 и еще четырнадцать истребителей получили различные повреждения. На всех аэродромах были серьезно повреждены взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, укрытия для самолетов и системы связи, и они на долгое время вышли из строя.

В ноябре 1944 г. пилоты I<sup>o</sup> Gr. С.Т. были направлены на аэродром Хольцкирхен (Holzkirchen), в 70 км северо-западнее Мюнхена, для переподготовки на новые для них Вф-109G. Одновременно командир группы маджоре Адриано Висконти получил неожиданное предложение набрать группу пилотов для освоения ракетных истребителей Me-163, так как командование Люфтваффе тогда не исключало возможности передачи этих самолетов ANR.

Поскольку все знали, что полеты на Me-163 дело чрезвычайно опасное, отбирали только добровольцев. Была составлена группа, в которую вошли семнадцать пилотов: капитано Джузеппе Робетто, тененте Джанмарио Цуккарини, Лючио Страмезе (Lucio Stramese) и Джузеппе Бирон, соттотененте Аурелио Моранди (Aurelio Morandi), Раффаэле Марцоччи, Франко Сторчи (Franco Storchi) и Роберто Ди Лолло (Roberto Di Lollo), марешиалло Луиджи Джелличи (Luigi Jellici), Сильвио Джиролами (Silvio Girolami), Данило Билли (Danilo Billi) и Романо Спаццоли, серженте-маджоре Марио Веронези, Джино Пиццати (Gino Pizzati), Джампьеро Сванини (Giampiero Svanini), Изонцо Баккарини (Isonzo Vaccarini) и Данте Тоселли (Dante Toselli).

В начале декабря эта группа прибыла на аэродром Рангсдорф (Rangsdorf), в 20 км южнее Берлина. В течение 5 — 30 декабря итальянские пилоты совершали тренировочные полеты на планерах: сначала на двухместных «Журавлях» («Kranich»), а затем на одноместных «Ястребах» («Habicht»). Последние имели несколько моделей, отличавшихся друг от друга размахом крыла. «Ястреб-6» имел наименьший размах, и полет на нем был практически идентичен полету на Me-163 с выключенным ракетным двигателем.

Налетав на планерах по три часа, итальянцы в январе 1945 г. прибыли на аэродром около г. Лигниц (Liegnitz)<sup>1</sup>, где впервые увидели Me-163. Однако сначала плохая погода, а затем начавшееся наступление советских войск не позволили никому из них подняться в воздух на Me-163. В начале февраля они вместе с остальными пилотами I<sup>o</sup> Gr. С.Т., завершившими освоение Вф-109G, вернулись в Италию<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Ныне г. Легница на территории Польши.

<sup>2</sup> В конце января 1945 г. для переподготовки в Хольцкирхен отправились 76 пилотов из III<sup>o</sup> Gr. С.Т. ANR, однако до окончания войны группа успела получить лишь четыре Вф-109G и не участвовала в боях.

Тем временем в начале декабря 1944 г. пилоты II° Gr. C.T. на аэродроме Авиано начали освоение Bf-109G-14. Из-за больших проблем с топливом истребители II° Gr. C.T. совершили первый боевой вылет только утром 10 декабря. Двадцать один «Мессершмитт» во главе с командиром 2° Squadr. II° Gr. C.T. капитано Марио Беллагамби между озерами Лаго-ди-Гарда и Исери перехватили восемнадцать В-25J. Согласно данным ANR, были сбиты четыре самолета, но фактически американцы потеряли только один «Митчелл» из 319BG, который был на счету капитано Беллагамби.

Бортстрелки бомбардировщиков сбили «Мессершмитт», пилот которого — тененте Валенцано — успел выпрыгнуть на парашюте. Появившиеся затем восемь P-47D из 65FS 57FG повредили еще три итальянских истребителя, принадлежавших капитано Беллагамби, соттотененте Росасу и серженте-маджиоре Бальди.

Около 14.00 22 декабря «Мессершмитты» из II° Gr. C.T. над Вероной встретились с двенадцатью «Спитфайрами» Mk.VIII/IX из 417 Sqdn. RCAF<sup>1</sup>. Капитано Беллагамби была засчитана одна победа, но в действительности поврежденный им истребитель смог вернуться на свой аэродром. Со своей стороны, канадские летчики смогли подбить Bf-109G серженте Корве, который совершил вынужденную посадку «на живот» на аэродроме Тьене.

#### Состав ANR по состоянию на 24 декабря 1944 г.

Группа	Самолеты	Всего	в т.ч. исправных
I° Gr. C.T.	Bf-109G-6	8	3
	Bf-109G-10	6	3
	Bf-109G-12	2	1
	Bf-109G-14	2	1
II° Gr. C.T.	Bf-109G-6	27	12
	Bf-109G-10	11	7
	Bf-109G-12	1	0
	Bf-109G-14	1	1
Gr. A.S. «Faggione»	SM.79	10	9
Итого:		68	37

<sup>1</sup> Royal Canadian Air Force (RCAF) — Канадские королевские военно-воздушные силы.

24 декабря восемь P-47D из 347FS, каждый из которых нес по две бомбы, атаковали аэродром Тьене. Большая часть бомб разорвалась на взлетно-посадочной полосе, а две попали в ангар, вызвав большой пожар. После этого «Тандерболты» обстреляли аэродром из бортового оружия. В результате из шестнадцати находившихся в Тьене Bf-109G-14 были уничтожены четырнадцать. Практически в один момент II° Gr. С.Т. лишилась третьей части своих истребителей.

Днем 25 декабря немецкий самолет-разведчик обнаружил в порту Анкона, на побережье Адриатического моря, несколько судов союзников. Тем же вечером четыре SM.79 из группы «Фаджиони»: «F1 – 01» командира 2° Squadr. A.S. капитано Ирнерио Бертуцци, «F1 – 03» тененте Дель Прете (Del Prete), «F1 – 04» тененте Перины (Perina) и «F1 – 06» командира 1° Squadr. A.S. тененте Джанфранко Нери, совершили налет на Анкону. Согласно данным ANR, капитано Бертуцци смог торпедировать транспорт тоннажем 7000 брт.

В 15.00 26 декабря из Авиано поднялись десять Bf-109G из 1° и 3° Squadr. II° Gr. С.Т. во главе с командиром группы маджоре Карло Миани. Спустя двадцать минут они атаковали восемь истребителей-бомбардировщиков «Мустанг» Mk.IV из 3 Sqn. RAAF. Командиру 1° Squadr. капитано Драго и тененте Келлеру (Keller) было засчитано по одному сбитому самолету, но фактически австралийцы потеряли один «Мустанг», который был на счету Келлера. Его пилот — уоррент-офицер Куинн (Quinn) — выпрыгнул на парашюте и был взят в плен немецкими солдатами.

В ходе боя соттотененте Феличе Скуассони (Felice Squassoni)<sup>1</sup> потерял контакт с другими пилотами и потому возвращался в Авиано в одиночку. Во время захода на посадку его Bf-109G-14 у южной границы аэродрома был перехвачен тремя «Мустангами», подкарауливавшими возвращающиеся итальянские истребители. Первым «Мессершмитт» атаковал сквэдрен-лидер Мюррей Нэш (Murray Nash). Быстро приблизившись на дистанцию около 90 м, он дал по нему пятисекундную очередь. На истребителе Скуассони была повреждена гидросистема, левая стойка вывалилась из своей ниши. Вытекавшей из «Мессершмитта» гидравлической смесью залило

---

<sup>1</sup> До вступления в ANR служил в составе 85° Squadr. 18° Gr. С.Т. и, летая на CR.42, одержал одну победу (12.07.1941 г. в районе Бенгази).



**Соттененте Феличе Скуассони из 1° Squadr. II° Gr. С.Т.**



**Bf-109G-6 из 1° Squadr. II° Gr. С.Т.,  
аэродром Геди, в 57 км западнее Вероны, конец ноября 1944 г.**

лобовое стекло «Мустанга», и Нэш инстинктивно взял ручку управления на себя. После этого наступила очередь двух других пилотов — флайинг-офицеров Эндрю (Andrew) и Томаса (Thomas).

«Мессершмитт», у которого к этому моменту самопроизвольно вышла и правая стойка, получил серию попаданий в левую плоскость и кабину. Несмотря на это Скуассони продолжал упорно держаться в воздухе, надеясь вывести своих преследователей на позиции зениток, прикрывавших Авиано, которые почему-то молчали. Однако после того, как истребитель получил еще несколько попаданий, Скуассони понял, что следующая атака «Мустангов» может стать для него последней и что ждать больше нельзя. Прямо под ним находился виноградник и, резко дав ручку от себя, он направил «Мессершмитт» вниз. Самолет прополз «на брюхе» несколько десятков метров и остановился. Скуассони мгновенно выскочил из кабины и побежал прочь. Он опасался, что самолет в любой момент может загореться и взорваться, а также того, что его уже на земле попытаются окончательно добить «Мустанги». Однако для Скуассони все закончилось благополучно: «Мессершмитт» не загорелся, а австралийские пилоты попросту потеряли его из виду.

27 декабря американские P-47, атаковав аэродром Лонате-Поццоло, уничтожили четырнадцать SM.79 из группы «Фаджиони». Вечером 5 января 1945 г. итальянские торпедоносцы совершили свой последний боевой вылет в ходе Второй мировой войны. Согласно данным ANR, капитано Маннелли (Mannelli) и тененте Дель Прете смогли потопить у побережья Хорватии транспорт тоннажем 5000 брт.

Перевооружение группы «Фаджиони» тридцатью самолетами G.55S, которые могли нести торпеду массой 920 кг, так и не удалось осуществить на практике. 13 января командир группы маджоре Марио Марини, выехавший с аэродрома Лонате-Поццоло в Турин на авиазавод фирмы «Фиат», был захвачен в плен итальянскими партизанами.

Из-за сильных снегопадов и морозов в течение первых трех недель января 1945 г. «Мессершмитты» из II<sup>o</sup> Gr. С.Т. оставались на земле. Аэродром Геди, в 37 км западнее Вероны, на котором базировались 2<sup>o</sup> и 3<sup>o</sup> Squadr., был покрыт толстым слоем снега и льда, полностью исключавшим какие-либо полеты. Лишь на аэродроме Авиано, в 74 км севернее Венеции, итальянские пилоты время от времени совершали тренировочные вылеты.



**Bf-109G-14 из 2° Squadr. II° Gr. С.Т.,  
аэродром Лонате-Поццоло, январь 1945 г.**



**Замаскированный Bf-109G-6 из 2° Squadr. II° Gr. С.Т.,  
аэродром Авиано, февраль 1945 г.**

20 января, несмотря на неблагоприятные погодные условия, с аэродрома Геди поднялись одиннадцать Bf-109G, которые взяли курс на Авиано. Через некоторое время «Мессершмитты», летевшие с обмерзшими фонарями, буквально столкнулись с восьмеркой P-47 из 356FS, атакующей железнодорожную линию Верона — Виценца. Капитано Беллагамби оказался в удобной позиции для атаки, но не смог открыть огонь из-за замерзшего механизма синхронизации.

Поняв, что бой вести нельзя, итальянцы начали набор высоты, чтобы уйти за облака. Девять «Мессершмиттов» успели выполнить этот маневр, а два задержались и попали под огонь «Тандерболтов», на которых, в отличие от итальянских истребителей, не было никаких проблем с оружием. Тененте Брини из 2° Squadr. смог посадить свой подбитый самолет «на брюхо», но так и остался в кабине, скончавшись от полученного смертельного ранения. «Мессершмитт» тененте Альберто Вольпи (Alberto Volpi) получил повреждения, но все же смог достичь Авиано.

Утром 23 января одиннадцать Bf-109G из 2° и 3° Squadr. II° Gr. С.Т. во время патрульного полета южнее Падуи встретились с шестью «Спитфайрами» Mk.VIII из 417 Sqdn. RCAF. В ходе скоротечного боя смертельное ранение в голову получил тененте Фаусто Филиппи и его Bf-109G-6 W.Nr.163466 упал на землю около местечка Сан-Джорджио-делле-Пертиче (San Giorgio delle Pertiche).

1 февраля 1945 г. эскадрильи II° Gr. С.Т. получили новые обозначения в соответствии с системой, принятой в Люфтваффе: 1° Squadr. была переименована в 4° Squadr., 2° Squadr. — в 5° Squadr., а 3° Squadr. — в 6° Squadr.

Около полудня 4 февраля девять «Мессершмиттов» из 5° Squadr. в районе Падуи атаковали P-47 из 66FS 57FG. Итальянцам удалось сбить один «Тандерболт», который упал на землю восточнее Тьене. Позднее в тот же день серженте Джилберто Бенци (Gialberto Benzi) из 4° Squadr. сбил еще один P-47, разбившийся около г. Вальдано (Valdagno), в 33 км северо-восточнее Вероны. Пилот «Тандерболта» — лейтенант Эдвард Палович (Edward Palovich) — выпрыгнул на парашюте и попал в плен.

В 12.45 6 февраля с аэродрома Авиано поднялись шестнадцать Bf-109G из II° Gr. С.Т., которые получили приказ перехватить восемнадцать B-25 из 310BG, совершивших налет на железнодорожный мост в поселке Ала (Ala), в 36 км севернее Вероны.

Сопровождавшие бомбардировщики P-47 из 522FS 27FG вступили в бой с «Мессершмиттами», и в результате только несколько из них смогли атаковать «Митчеллы». Согласно данным ANR, тененте Микельанджело Пиоланти (Michelangelo Piolanti) сбил один В-25, но фактически все самолеты 310BG вернулись, хотя десять из них и получили различные повреждения.

Командиру 4° Squadг. капитано Драго и серженте-маджоре Бианчини (Bianchini) были засчитаны два сбитых «Таудерболта», но и в этом случае американские истребители в действительности получили лишь повреждения. В свою очередь пилоты P-47 претендовали на три «Мессершмитта», но фактически II° Gr. С.Т. потеряла только один Вf-109G-6 W.Nr.160411, пилот которого — серженте-маджоре Фаусто Форначи (Fausto Fornaci) — погиб.

7 февраля, завершив переподготовку в Германии, пилоты I° Gr. С.Т. прибыли на аэродромы Лонате-Поццоло и Мальпенса, расположенные соответственно в 37 км северо-западнее и в 42 км северо-западнее Милана. В течение следующих недель группа была оснащена «Мессершмиттами», и по состоянию на 25 февраля в ней имелись пятьдесят два истребителя, в т. ч. тринадцать Вf-109G-14 и три Вf-109K-4

Около полудня 8 февраля двадцать семь В-25 из 310BG атаковали железнодорожный мост в местечке Догна (Dogna), недалеко от г. Удине. В 12.10 с аэродрома Осоппо, расположенного в 23 км северо-западнее г. Удине, по тревоге начали взлетать шестнадцать «Мессершмиттов» из II° Gr. С.Т. Во время разбега на истребителе тененте Де Маселли (De Maselli) неожиданно сложились стойки и от удара о землю был пробит дополнительный топливный бак, подвешенный под фюзеляжем. Подоспевший наземный персонал смог вытащить Де Маселли из горящего самолета, но полученные ожоги оказались настолько тяжелыми, что спустя несколько часов он скончался.

Оставшиеся «Мессершмитты» перехватили В-25 над Адриатическим морем, когда те уже возвращались. Согласно данным ANR, были сбиты четыре бомбардировщика. Так, капитано Марио Беллагамби и серженте-маджоре Лорис Бальди, которым было засчитано по одной победе, в своих рапортах указали, что вскоре после атаки видели в море два высоких столба воды. Фактически же все американские самолеты благополучно достигли своего аэродрома, а то, что наблюдали итальянские пилоты, ско-



**Bf-109G-14 W.Nr.43444**  
**командира II° Gr. С.Т. маджоре Карло Миани,**  
**аэродром Авиано, февраль 1945 г.**  
**Истребитель имеет обозначения командира группы,**  
**принятые в Люфтваффе**



**Серженте-маджоре Лорис Бальди из 4° Squadr. II° Gr. С.Т.**  
**после вылета на Bf-109G-10/AS,**  
**аэродром Авиано, февраль 1945 г.**

рее всего были взрывами бомб, которые во время атаки моста по какой-то причине не удалось сбросить и от которых экипажи В-25 теперь решили избавиться. После возвращения бортстрелки бомбардировщиков заявили об одном сбитом истребителе, который они идентифицировали, как FW-190. В действительности же в ходе атаки легкие повреждения получил Bf-109G-14 W.Nr.464469 сержанте Полуцци (Poluzzi) из 6° Squadr.

Около 15.00 12 февраля восемнадцать В-25 из 310BG, поднявшихся с аэродрома Гизоначча (Ghisonaccia) на о. Корсика, подвергли бомбежке бывший сахарный завод в г. Леньяго, в 37 км юго-восточнее Вероны, который немцы переоборудовали под производство синтетического бензина. Огонь зенитной артиллерии оказался неэффективным, и на цель были сброшены сорок четыре 454-кг бомбы. Вскоре после этого бомбардировщики были атакованы двадцатью двумя «Мессершмиттами» из II° Gr. С.Т., но и они не смогли добиться успеха. Хотя капитано Драго и был засчитан один сбитый В-25, все американские самолеты благополучно вернулись на Корсику.

Сами же итальянцы потеряли Bf-109G-10/AS W.Nr.491320 сержанте-маджоре Кавальяно и Bf-109G-14 W.Nr.464414 тененте Леонардо Бонари (Leonardo Bonari) из 6° Squadr. Первый пилот успел выпрыгнуть на парашюте, а второй погиб. Кроме того, получил сильные повреждения и совершил вынужденную посадку «на брюхо» около г. Боволоне (Bovolone), в 21 км южнее Вероны, Bf-109G-6 W.Nr.160319 сержанте Бианчи из 5° Squadr. Еще четыре «Мессершмитта» получили более легкие повреждения: командир 4° Squadr. капитано Драго и тененте Ферреро из 6° Squadr. смогли вернуться в Осоппо, а сержанте-маджоре Кузмано (Cusmano) из 5° Squadr. и сержанте-маджоре Цанарди (Zanardi) из 6° Squadr. приземлились на аэродроме Тьене.

Вскоре после полудня 21 февраля двадцать «Мессершмиттов» из II° Gr. С.Т. в районе Удине атаковали двадцать один В-25 из 310BG, которые на этот раз летели под прикрытием десяти «Спитфайров» из 241 Sqn. RAF. Согласно данным ANR, в ходе боя были сбиты один бомбардировщик и один истребитель. Фактически же все самолеты союзников вернулись на свои аэродромы. В ходе боя со «Спитфайрами» был подбит один Bf-109G из 6° Squadr. и его пилот — сержанте Ренато Паттон (Renato Patton) — был вынужден выпрыгнуть на парашюте из горящего самолета.

После того как «Спитфайры» из-за малого остатка топлива вышли из боя, итальянцы еще шесть раз атаковали «Митчелль», но так и не смогли добиться успеха. Напротив, бортстрелки бомбардировщиков сбили еще один «Мессершмитт», пилот которого — сержанте-маджоре Анчилотти — также успел выпрыгнуть на парашюте.

В 10.30 3 марта с аэродромов Авиано и Осоппо, в 23 км северо-западнее г. Удине, поднялись двадцать два Bf-109G из II° Gr. С.Т. Они должны были перехватить бомбардировщики «Марадер» из 12, 24 и 30 Sqdn. SAAF, которые под прикрытием «Спитфайров» атаковали железнодорожную станцию Конельяно (Conegliano), в 48 км севернее Венеции. «Мессершмитты» встретили противника в 10.41 в районе г. Порденоне (Pordenone), в 29 км восточнее Конельяно. Бой превратился в отдельные стычки небольших групп самолетов, которые постепенно смещались к Адриатическому морю.

Согласно данным ANR, в ходе 26-минутного боя были сбиты шесть «Мародеров» и один «Спитфайр». Они были записаны на счет: маджоре Беллагамби, капитано Луккарди (Luccardi), тененте Марио Ферреро, тененте Раффаэле Валенцано, сотротененте Феличе Скуассони, сержанте-маджоре Маццанти и сержанте-маджоре Цанарди. Фактически лишь два B-26 (HD649 «Р» и HD612 «N») получили повреждения и затем совершили вынужденные посадки на аэродромах Равенна и Червия, а единственным потерянним самолетом стал «Спитфайр» лейтенанта Рейма (Reim) из 4 Sqdn. SAAF.

Со своей стороны, южноафриканские летчики претендовали на один сбитый «Мессершмитт» и четыре поврежденных истребителя, два из которых они идентифицировали, как FW-190. II° Gr. С.Т. потеряла Bf-109G-6 W.Nr. 163842, который был сбит бортстрелками B-25 в районе городка Кастельфранко-Венето, в 43 км северо-западнее Венеции. Его пилот — сержанте-маджоре Кузмано из 5° Squadr. — погиб. Кроме того, уже на обратном пути в Авиано немецкой зенитной артиллерией по ошибке был сбит Bf-109G-6 W.Nr. 160766 сержанте-маджоре Владимиро Церини (Wladimiro Zerini) из 6° Squadr. Истребитель летел на небольшой высоте, и у пилота не было никаких шансов спастись.

14 марта B-25 из 310BG под прикрытием восьми P-47D из 346FS 350FG атаковали железнодорожный мост в г. Випинето (Vipineto), в 43 км севернее Больцано. Им наперехват с аэродромов Мальпенса и Лонате-Поццоло поднялись девятнадцать «Мессершмиттов» из I° Gr. С.Т. во главе с маджоре Висконти, для которых это был



**Bf-109G-10/AS W.Nr.49133 «2-10»  
командира 4° Squadr. II° Gr. С.Т. капитано Марко Беллагамби,  
аэродром Лонате-Поццола, весна 1945 г.**



**Bf-109G-10/AS серженте Карло Кавальяно из 4° Squadr. II° Gr. С.Т.,  
весна 1945 г.**



**Механики закатывают на стоянку Bf-109G-10/AS из I° Gr. С.Т.**

первый боевой вылет. Уже во время взлета группа понесла первую потерю, когда с высоты около 15 м на аэродром Мальпенса рухнул Bf-109G-10/AS W.Nr.491324 «3 – 1» капитано Гуидо Бартолоцци (Guido Bartolozzi). Извлеченного из-под обломков пилота доставили в госпиталь в г. Бусто-Арсизьо (Busto Arsizio), в 28 км северо-западнее Милана, где он спустя несколько часов от полученных тяжелых травм скончался. Через некоторое время из-за проблем с двигателем на аэродром вернулся истребитель тененте Чезаре Эрминьо (Cesare Ermilio).

Оставшиеся семнадцать «Мессершмиттов» над Альпами атаковали противника, но бой сложился крайне неудачно для I° Gr. С.Т. Уже в ходе первой же атаки одним из «Тандерболтов» был сбит Bf-109G-10/AS W.Nr.491485 «1 – 8» серженте-маджоре Джузеппе Чиусси. Итальянский пилот смог совершить вынужденную посадку «на брюхо» около местечка Сан-Вирджилио (San Virgilio), но самолет врезался в каменную стену, и Чиусси, ударившись головой о пришел, погиб. Затем тяжелые повреждения получил Bf-109G-10/AS W.Nr.491437 «3 – 7», его пилот — серженте Доменико Бальдуццо (Domenico Balduzzo) — успел выпрыгнуть на парашюте, но, ударившись о скалу, также погиб.

Перегруппировавшись, итальянцы снова попытались прорваться к бомбардировщикам, но их опять постигла неудача. На этот раз был подбит Bf-109G-10/AS W.Nr.491356 командира группы маджоре Висконти. Несколько осколков фонаря попали Висконти в лицо, но он все же смог сбросить фонарь и выпрыгнуть на парашюте. Он опустился в горах западнее оз. Лаго-ди-Гарда и был доставлен в немецкий военный госпиталь в г. Гардоне (Gardone), в 17 км севернее Брешии, где пробыл несколько дней.

Затем «Тандерболты» повредили еще два итальянских истребителя: Bf-109G-10/AS W.Nr.491407 «3 – 5» командира 3° Squadr. капитано Чезаре Марчези совершил вынужденную посадку на аэродроме Геди, а «3 – 9» серженте-маджоре Изонцо Баккарини — на аэродроме Орио-аль-Серио (Orio al Serio), в нескольких километрах юго-восточнее Бергамо. Кроме того, во время посадки на аэродроме Мальпенса «Мессершмитт» серженте-маджоре Данило Бишли столкнулся с обломками самолета капитано Бартолоцци. В результате на самолете была сломана стойка шасси и повреждено крыло.

Первый боевой вылет I° Gr. С.Т. на «Мессершмиттах» закончился полной неудачей. Не вернулись четыре истребителя, и еще шесть

получили различные повреждения, трое пилотов погибли и один был ранен. И при всем этом в ходе боя итальянцам удалось лишь незначительно повредить один «Тандерболт».

Около 10.00 23 марта одиннадцать Bf-109G из II° Gr. C.T., взлетевшие с аэродрома Авиано, атаковали над г. Порденоне группу B-25 из 310BG. Согласно данным ANR, капитано Альберто Спигалья (Alberto Spigaglia), сержанте-маджоре Корве и сержанте Паттон сбили по одному бомбардировщику, однако в действительности американцы потеряли только один самолет и еще три получили повреждения. Бортстрелки «Митчеллов» утверждали, что сбили два «Мессершмитта», но фактически все истребители II° Gr. C.T. вернулись в Авиано.

День 2 апреля 1945 г. вошел в историю II° Gr. C.T. как «черный понедельник». В 13.45 с аэродрома Авиано поднялись восемнадцать Bf-109G, а из Осолпо — девять. Вскоре из-за технических проблем три истребителя повернули обратно, а остальные, пролетев над Венецианскими Предальпами, достигли оз. Лаго-ди-Гардо. В 14.15 в районе г. Геди, в 57 км западнее Вероны, «Мессершмитты» встретили группу B-25, которую сопровождали P-47D из 374FS. Американцы возвращались после налета на перевал Бреннер в районе местечка Ора (Ora), в 16 км южнее Больцано.

В ходе завязавшегося боя, согласно данным ANR, тененте Аристиде Сартти (Aristide Sarti) и Марио Джорио (Mario Giorio) сбили два «Митчелла», а сержанте-маджоре Марио Фумагалли (Mario Fumagalli) и сержанте Кайми (Caimi) — два «Тандерболта». Однако эти победы не подтверждаются американскими сведениями.

В то же время II° Gr. C.T. в ходе этого вылета потеряла двенадцать «Мессершмиттов». Погибли пять пилотов:

— истребитель тененте Аристиде Сартти разбился около г. Гойто (Goito), в 32 км юго-западнее Вероны,

— истребитель тененте Марио Джорио упал и взорвался южнее Виллафранка,

— истребитель тененте Микеланджело Пиоланти был сбит в 20 км северо-западнее г. Тьене,

— истребитель сержанте Марджони (Margoni) врезался в землю около Мантуи,

— истребитель сержанте Раффаэле Арчидьяконико (Raffaэле Archidiaconico) упал в нескольких километрах от аэродрома Виллафранка. Итальянский пилот был еще жив, когда крестьяне, рабо-

тавшие поблизости, достали его из кабины, но спустя несколько часов вследствие полученных тяжелых ранений он скончался.

Четверо летчиков, среди которых были тененте Бруно Бетти (Bruno Betti), тененте Альберто Вольпи и соттотененте Феличе Скуассони, успели выпрыгнуть на парашютах.

Однако это были еще не все потери II° Gr. С.Т. в тот день. Когда самолеты группы, совершившие посадки на различных аэродромах, начали перелетать обратно в Авиано, были потеряны еще два «Мессершмитта». Первый потерпел аварию во время взлета с аэродрома Тревизо и его пилот — соттотененте Фердинандо Спрека (Ferdinando Spreca) — погиб. Второй истребитель, принадлежавший серженте Паттону, на котором из Виллафранка в Авиано летел тененте Альберто Вольпи, был перехвачен двумя патрульными P-47 из 345FS 350FG. После короткого боя «Мессершмитт» был сбит и Вольпи второй раз за день пришлось выпрыгнуть на парашюте. После тяжелых потерь, понесенных в течение 2 апреля, II° Gr. С.Т. несколько дней не выполняла боевых вылетов.

В 05.45 10 апреля три «Мессершмитта» из I° Gr. С.Т., поднявшиеся с аэродрома Галларате (Gallarate), в 36 км северо-западнее Милана, перехватили между Миланом и оз. Комо четверку P-47D из 65FS 57FG, проводившую разведку погоды в этом районе. В ходе скоротечного боя американцы смогли повредить Vf-109G-14/AS W.Nr.785990 «1 – 7» марешиалло Марио Веронези и Vf-109G-K4 W.Nr.333878 «3 – 14» соттотененте Джаллори (Gallori). В то же время третий итальянский пилот — марешиалло Дино Форлани<sup>1</sup> — смог попасть в один из «Тандерболтов».

В 09.25 19 апреля с американского аэродрома Розиньяно (Rosignano), в 19 км юго-восточнее Ливорно, поднялись два В-24Н из 849BS 241 Provisional Group Special (PGS). Оба самолета были загружены контейнерами со снаряжением, которые предназначались итальянским партизанам, действовавшим в Бергамских Альпах, и которые экипажи «Либерейторов» должны были сбросить в районе г. Бормио (Bormio), в 73 км западнее Больцано. Обычно подобные полеты самолеты 241PGS, на которых из оборонительного вооружения были оставлены только кормовая и верхняя башни, выполняли по ночам, но в этот раз почему-то было решено отправить их в светлое время суток и к тому же без истребительного прикрытия.

---

<sup>1</sup> Всего на его счету было семь побед.

В 10.30 немецкая РЛС засекала два самолета, летевших в направлении Альп. В этот момент на аэродроме Лонате-Поццоло стояли пять готовых к вылету Bf-109G из 1° Гг. С.Т., но в воздух поднялись только четыре истребителя. На одном самолете возникли технические неполадки, но его пилот соттененте Аурелио Моранди, недолго раздумывая, быстро подбежал к «Мессершмитту» серженте Альберто Бернарди (Alberto Bernardi) и, приказав последнему покинуть кабину, занял его место.

Тем временем В-24Н капитана Уолтера Саттона (Walter L. Sutton), сбросив контейнеры со снаряжением, залетел в воздушное пространство нейтральной Швейцарии. Это было обычной практикой экипажей 241PGS, которые тем самым, с одной стороны, сокращали себе путь, а с другой — избегали возможной встречи с вражескими истребителями. Швейцарская зенитная артиллерия молчала, но, когда вслед за «Либереитором» границу пересекли и итальянские истребители, она сразу же открыла по ним огонь. Три «Мессершмитта» смогли уйти, но самолет соттененте Моранди был подбит. Раненый Моранди смог сбросить фонарь, но сил покинуть кабину, видимо, уже не было, и он вместе с самолетом врезался в землю.

Получив сообщение о гибели Моранди, командир 1° Гг. С.Т. маджоре Висконти приказал трем оставшимся пилотам любой ценой сбить американский самолет. Дождавшись, когда он покинет воздушное пространство Швейцарии, «Мессершмитты» начали приближаться к нему. Первым атаковал тененте Карло Колонна, но бортстрелки «Либереитора» смогли несколько раз попасть в его Bf-109G-10/AS W.Nr.49133 «2-10» и не дали ему возможности вести прицельную стрельбу.

Следующая атака, которую выполнил ведомый Колонны серженте-маджоре Брунелло (Brunello), принесла успех. Сначала замолчала хвостовая башня «Либереитора», а затем после прямых попаданий 30-мм снарядов загорелись топливные баки в правом крыле. Горящий бомбардировщик упал около г. Традате (Tradate), в 31 км северо-западнее Милана. Три человека из его экипажа, включая капитана Саттона, попали в плен к итальянцам, двое были захвачены немецкими солдатами, а трое опустились на парашютах на контролируемой итальянскими партизанами территории и были затем переправлены в Швейцарию. В заключение надо отметить, что маджоре Висконти приказал записать сбитый В-24Н на счет погибшего соттененте Моранди.

В 11.40 того же дня с аэродрома Авиано взлетели двадцать шесть Bf-109G из II° Gr. C.T., которые должны были перелететь на аэродром Виллафранка. Вскоре из-за проблем с двигателями сразу семь истребителей вернулись в Авиано. Оставшиеся девятнадцать «Мессершмиттов» во главе с командиром группы маджоре Миани в 12.35 над оз. Лаго-ди-Гарда встретились с группой B-25 из 340BG, которая возвращалась после налета на железнодорожный мост через р. Адидже около местечка Ора, в 16 км южнее Больцано.

Когда истребители уже заходили для атаки бомбардировщиков, появились шестнадцать P-51D из 317FS 325FG. В ходе завязавшегося боя итальянцы потеряли пять «Мессершмиттов», но так и не смогли приблизиться к бомбардировщикам. Все пятеро пилотов успели выпрыгнуть на парашютах, и четверо из них — тененте Бенетти (Benetti), серженте-маджоре Бианчини, серженте-маджоре Цанарди и серженте-маджоре Корве — благополучно приземлились. У пятого пилота — серженте Ренато Паттона — парашют не раскрылся, и он погиб. Паттон стал еще одной жертвой необъявленной гражданской войны в Италии, поскольку затем было установлено, что его парашют был умышленно неправильно уложен и просто не мог раскрыться.

Соттененте Моранди и серженте Паттон стали последними пилотами ANR, погибшими в бою, а вылеты, которые 19 апреля совершили «Мессершмитты» из I° и II° Gr. C.T., стали последними боевыми вылетами ANR.

Состав ANR по состоянию на 22 апреля 1945 г.

Группа	Самолеты	Всего	в т. ч. исправных
I° Gr. C.T.	Bf-109K-4	2	2
	Bf-109G-10	21	16
	Bf-109G-14	14	8
II° Gr. C.T.	Bf-109G-6	7	7
	Bf-109G-10	17	11
	Bf-109G-12	2	1
	Bf-109G-14	13	8
	Bf-109K-4	1	0
II° Gr. C.T.	Bf-109G-10	1	1
Gr. A.S. «Faggione»	SM.79	12	7
Итого:		90	61



**Соттогенерале Аурелио Моранди  
из I° Gr. С.Т.**



**Сержене Ренато Паттон  
из II° Gr. С.Т.**



**Пилот II° Gr. С.Т.**

Ситуация в Северной Италии стремительно шла к развязке. 21 апреля союзники вошли в Болонью, 23 — 25 апреля они окружили южнее Падуи части вермахта общей численностью около 100 тыс. чел. 24 апреля немцы отставили Специю и Геную, одновременно в Турине и Милане началось национальное восстание, в котором участвовали около 150 тыс. чел.

В эти дни члены правительства Республики Сало и высшие партийные функционеры лихорадочно обсуждали планы спасения Муссолини при помощи подводной лодки или самолета. Поскольку в качестве страны назначения рассматривались Испания и Аргентина, самолет был более предпочтительным вариантом. Дальности полета самолета SM.75GA, который летом 1942 г. совершил перелет в Токио, хватало и до Аргентины, а летающие лодки Cant Z.501 и Z.506 могли достичь Балеарских или Канарских островов, принадлежащих Испании. Уже с середины апреля на аэродроме Геди, в 57 км западнее Вероны, стоял специально подготовленный SM.79, готовый в случае необходимости доставить Муссолини в Испанию.

Муссолини предложил руководителям социалистической партии капитуляцию республиканской армии, а когда те ответили отказом, попытался договориться с Комитетом национального освобождения. Узнав, что немецкое командование, предав его, само ведет переговоры с Комитетом, Муссолини 25 апреля решил покинуть Милан. Его окружение предлагало воспользоваться самолетом, дежурившим на миланском аэродроме Линате (Linate), но Муссолини отказался и на автомобиле выехал к швейцарской границе<sup>1</sup>.

22 — 24 апреля несколько «Мессершмиттов» из I° Gr. С.Т. перелетели из Лонате-Поццоло на аэродром Мальпенса, в 42 км северо-западнее Милана. 25 апреля туда же прибыли еще десять истребителей во главе с командиром группы маджиоре Висконти. Разместив свой штаб в средней школе в расположенном поблизости г. Галларате, Висконти сразу же начал переговоры с представителями местных партизан относительно сдачи группы союзникам. Он прекрасно понимал, что только регулярные войска могут гарантировать

---

<sup>1</sup> 28.04.1945 г. Муссолини был задержан партизанами и вскоре расстрелян. На следующее утро тела Муссолини, его любовницы Клары Петаччи и еще нескольких казненных фашистов были подвешены за ноги к металлическим опорам бензоколонки на площади Лоретто в Милане.



**Одна из последних фотографий командира I° Gr. С.Т.  
маджоре Адриано Висконти,  
конец апреля 1945 г.**



**Истребители Bf-109G-10/AS из I° Gr. С.Т. перед взлетом,  
аэродром Мальпенса, весна 1945 г.**

соблюдение международных конвенций в отношении его подчиненных, а партизаны таких гарантий не давали.

27 апреля Висконти послал на аэродром Мальпенса четыре грузовика с солдатами, чтобы не допустить уничтожения находившихся там самолетов. Однако немецкий комендант аэродрома майор Штамм (Stamm) уже приказал сделать это и пилоты I° Gr. С.Т. могли только наблюдать, как горят их «Мессершмитты».

29 апреля район Галларате уже полностью находился под контролем партизан, и Висконти ничего не оставалось, как заключить с ними соглашение о сдаче группы. Все офицеры были арестованы и перевезены в Милан в казармы полка «Кавалерия Савойи». Через несколько часов маджоре Висконти вместе со своим адъютантом соттотененте Валери Стефанини (Valerie Stefanini) был отделен от остальных, и больше уже никто не видел их живыми. Точные обстоятельства их гибели до сих пор неизвестны. По одной из версий, после непродолжительного допроса Висконти и Стефанини были расстреляны партизанами во внутреннем дворе казармы. Остальных офицеров I° Gr. С.Т. от расправы спасло только энергичное вмешательство офицеров итальянской королевской армии и англичан, не одобрявших подобного самосуда.

30 апреля на аэродроме Орио-аль-Серно, в нескольких километрах юго-восточнее Бергамо, были арестованы офицеры II° Gr. С.Т. Они также были доставлены в Милан, где уже находился генерал Сали (Sali), представлявший правительство Виктора Эммануила III. После короткого допроса их освободили, и они в тот же день вернулись в Орио-аль-Серно. Процесс расформирования группы прошел без осложнений, если не считать того, что бывшие партизаны пытались попросту разворовать часть ее имущества.

4 мая 1945 г. командир 4° Squadr. капитано Уго Драго, командир 5° Squadr. маджоре Марио Беллагамби и казначей группы тененте Беттинарди (Bettinardi) подписали документ об окончательном роспуске II° Gr. С.Т., поставив последнюю точку в истории военно-воздушных сил Итальянской Социалистической Республики.

Согласно итальянским данным, в период с 3 января 1944 г. по 19 апреля 1945 г. пилоты ANR сбили 240 самолетов и еще 115 побед были отнесены к категории вероятных. Однако сравнение с данными о потерях RAF и UASF позволяет предположить, что реальное число побед составляет около четверти от указанного количества.

## Итальянские асы Второй мировой войны

В Реджиа Аэронаутике длительное время не было системы учета и подтверждения личных побед пилотов. На начальном этапе Второй мировой войны сбитые самолеты противника обычно делились между всеми пилотами, участвовавшими в бою. Так, например, на счет ведущих итальянских асов Франко Луччини и Леонардо Феррулли в течение 1940—41 гг. было записано много подобных групповых побед.

Несколько позднее ситуация изменилась, когда командирам эскадрилий и групп было предписано составлять более детальные донесения о боях с указанием фамилий пилотов, кому засчитаны победы. Однако при этом в Реджиа Аэронаутике по-прежнему не существовало унифицированной системы зачета побед. В большинстве случаев было достаточно рапортов летчиков, участвовавших в бою, но порой отдельные командиры требовали свидетельств со стороны, например, от наземных частей и т. п.

Только в марте 1942 г. итальянское руководство официально санкционировало учет личных достижений пилотов, после чего были разработаны относительно четкие правила подтверждения побед. Однако до 8 сентября 1943 г., когда Италия вышла из войны, эти правила в полном объеме так и не использовались на практике в Реджиа Аэронаутике. В созданной же в конце 1943 г. авиации Итальянской Социалистической Республики уже действовала система подтверждения побед, принятая в Люфтваффе.

В сентябре 1942 г. в Реджиа Аэронаутике создали специальную комиссию, которая занималась пересмотром всех боевых донесений за прошлые годы и определением, кому именно из пилотов, участвовавших в бою, присудить личную победу. Вряд ли нужно много говорить о том, что к результатам работы этой комиссии надо относиться с большой осторожностью.

В заключение следует сказать, что официального перечня итальянских асов Второй мировой войны, так же как и подобного списка итальянских асов периода гражданской войны в Испании, в силу указанных выше причин просто не существует. Представленная ниже таблица составлена на основе различных публикаций, посвященных истории Реджиа Аэронаутики и ANR, и в нее включены только пилоты, имевшие на своем счету личные победы.

Фамилия, имя пилота	Звание	Часть	Победы
Martinoli Teresio Vittorio	Serg. Magg.	384°, 78°, 84°, 73° Squadr.	22

Кроме того, еще одну победу он одержал уже в составе Aeronautica Co-Belligerante, сбив немецкий Ju-52/3m. Погиб 25.08.1944 г., когда его P-39 потерпел аварию во время тренировочного полета. Совершил 276 боевых вылетов. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Lucchini Franco	Cap.	90°, 84° Squadr., 10° Gr.	21
-----------------	------	------------------------------	----

Кроме того, еще одну победу одержал в ходе гражданской войны в Испании. Командир 10° Gr. С.Т. капитано Франко Луччини погиб 05.07.1943 г., когда его С.202 был сбит над Сицилией огнем борстрелков В-17 из 99 VG. Совершил 262 боевых вылета. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Ferruli Leonardo	S.Ten.	91°, 90° Squadr.	20
------------------	--------	------------------	----

Кроме того, еще одну победу одержал в ходе гражданской войны в Испании. 05.07.1943 г. его С.202 над Сицилией во время атаки В-17 из 99 VG был сбит «Спитфайрами». Феррули успел покинуть падающий истребитель, но из-за слишком маленькой высоты купол его парашюта не успел раскрыться. Упав на землю около местечка Скордия, недалеко от аэродрома Гербини, он разбился. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Bordoni Bisleri Franco	Ten.	95°, 85°, 83° Squadr.	19
------------------------	------	-----------------------	----

В т. ч. 12 побед он одержал в боях в Северной Африке. В течение 1940 — 43 гг. совершил 199 боевых вылетов. Погиб 15.09.1975 г., когда легкий одномоторный самолет SIAI Marchetti F.260, который он пилотировал, в условиях плохой погоды врезался в одну из гор Лигурийских Апеннин.

Gottini Luigi	Mag.	85° Squadr., 2° Squadr. ANR	19
---------------	------	--------------------------------	----

В т. ч. 11 побед одержал в июле — августе 1943 г., а также четыре победы в составе ANR. На его счету были шесть четырехмоторных бомбардировщиков: четыре В-24 и два В-17.





**Командир 5° Squadr. II° Gr. ANR  
капитано Марио Беллагамби (Mario Bellagambi),  
март 1945 г.**



**Серженте-маджноре Лунджи Барон (Luigi Baron)  
после вылета на истребителе CR.42,  
Восточная Африка, 1940 — 41 гг.**



**Пилоты 23° Gr. 3° Stormo С.Т. после награждения  
немецкими Железными Крестами 2-го класса,  
аэродром Эль-Хамма, Тунис, 11.02.1943 г.**

**Справа налево: капитано Клаудио Соларо (Claudio Solaro),  
тененте Джульелмо Спеккер (Guglielmo Specker),  
тененте Джорджио Солароли ди Бирона (Giorgio Solaroli di Birona)**



**Марешалло Карло Магнаджи (Carlo Magnaghi),  
весна 1944 г.**





**Командир 1° Squadr. 1° Gr. ANR  
капитано Джузеппе Робетто (Giuseppe Robetto),  
конец 1944 г.**



**Пилоты 4° Stormo C.T.,  
первый слева — сержанте-маджоре Массимо Сальваторе  
(Massimo Salvatore) из 90° Squadr. 10° Gr.**







**Серженге  
Пьетро Бонаннини  
(Pietro Bonanni)**



**Марешиялю  
Арольдо Соффритти  
(Aroldo Soffritti)**



**Тененте Фаусто Филиппи (Fausto Filippi)**



Gaucci Roberto	Mar.	360°, 378° Squadr.	7
Lombardo Schiappacasse Enzo	Ten.	98° Squadr.	7
Mandolini Orlando	Ten.	93°, 91° Squadr.	7
Mecatti Mario	Ten.	364°, 91° Squadr.	7
Miani Carlo	Magg.	360° Squadr., II° Gr. ANR	7

Кроме того, еще одну победу одержал в Испании.

Niclot Doglio Furio      Magg.      353°, 151° Squadr.      7  
В т. ч. с 02 по 13.07.1942 г. в боях над Мальтой он одержал шесть побед. 27.07.1942 г. его С.202 MM9042 «151 – 1» в бою над Мальтой был атакован «Спитфайром» Mk.V сержанта Джорджа Берлинга из 249 Sqdn. RAF. Истребитель взорвался в воздухе, и командир 151° Squadr. 20° Gr. 51° Stormo С.Т. капитан Фурио Никлот Доглио погиб. Посмертно он был награжден Золотой медалью за военную доблесть, и одновременно ему было присвоено звание маджоре.

Nioi Clizio      Cap.      80° Squadr.      7

Oblach Giuseppe      Ten.      73° Squadr.      7  
Погиб 01.12.1942 г., когда его С.202 был сбит в бою над Ливией. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Piccolomini Ranieri      Cap.      97°, 90° Squadr.,      7  
Clementini      10° Gr.

Savini Angelo      Mar.      378° Squadr.      7  
Погиб 22.07.1943 г.

Serafini Ferruccio      Serg.      378° Squadr.      7  
22.07.1943 г. над Средиземным морем в бою с P-40 из 325 FG он одержал две победы. Однако и его С.205V MM92156 «378 – 2» был сбит и сержант Ферруччио Серафини погиб. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.



**Пилоты 21° Gr.Aut. С.Т., Восточный фронт, лето 1942 г.,  
справа — командир группы маджоре Этторе Фошини  
(Ettore Foschini)**



**Серgente Ферруччи Серафини (Ferruccio Serafini)**

- |   |             |                                      |   |
|---|-------------|--------------------------------------|---|
| Vanzan Virgilio   | Ten.        | 82°, 90° Squadr.                     | 7 |
| Bartolozzi Osvaldo  | Ten.        | 300°, 413° Squadr.                   | 6 |
| В т. ч. три победы одержал в ходе кампании в Восточной Африке в 1940 — 41 гг. На его счету также был один B-17.   |             |                                      |   |
| Baschirotto GianLino  | Mar.        | 88° Squadr.                          | 6 |
| Кроме того, еще пять побед одержал в ходе гражданской войны в Испании.  |             |                                      |   |
| Bassi Livio   | Ten.        | 395°, 361° Squadr.                   | 6 |
| Все победы одержал осенью 1940 г. — зимой 1941 г. в боях над Албанией и Грецией. 20.02.1941 г. его G.50 был подбит и затем во время вынужденной посадки на аэродроме Берат перевернулся и загорелся. Басси получил тяжелейшие ранения и ожоги, от которых 02.04.1941 г. скончался в одном из римских госпиталей. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть. |             |                                      |   |
| Bonfatti Piero  | Cap.        | 73° Squadr.                          | 6 |
| Командир 73° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т. капитано Пьеро Бонфатти погиб 22.11.1941 г., когда его С.202 был сбит в бою над Мальтой.   |             |                                      |   |
| Buvoli Aldo   | Mar.        | 360°, 378° Squadr.                   | 6 |
| Кроме того, еще две победы он одержал в Испании. Вечером 09.07.1941 г. он на G.50bis «378 – 8» из 378° Squadr. сбил в районе Триполи четыре «Бленхейма» из 110 Sqdn. RAF.   |             |                                      |   |
| Cucchi Carlo  | S.Ten.      | 385° Squadr.,<br>1° Squadr. ANR      | 6 |
| Damiani Rinaldo   | S.Ten.      | 97° Squadr.                          | 6 |
| Di Bert Cesare  | Serg. Magg. | 150° Squadr.                         | 6 |
| Все победы одержал весной — летом 1942 г. в боях над Мальтой.   |             |                                      |   |
| Fibbia Guido  | Mar.        | 365°, 95° Squadr.,<br>2° Squadr. ANR | 6 |
| Кроме того, еще три победы одержал в Испании.   |             |                                      |   |

Fissore Guiliano	Ten.	395°, 393°, 360° Squadr., 1° Squadr. II° Gr. ANR	6
Погиб 12.07.1944 г., когда его Bf-109G-6 в ходе вылета неожиданно потерял управление и упал в Адриатическое море в районе г. Комаккьо. Вероятной причиной аварии стала неисправность аппаратуры подачи кислорода, из-за которой Фиссоре потерял сознание.			
Guidi Amedeo	Cap.	366° Squadr., 2° Squadr. ANR	6
Laiolo Domenico	Serg. Magg.	76°, 363°, 310 Squadr., 1° Squadr. ANR	6
Marconcini Giuseppe	Serg. Magg.	76°, 310° Squadr., 1° Squadr. ANR	6
Maurer Sergio	Cap.	98° Squadr.	6
Командир 98° Squadr. 7° Gr. 54° Stormo капитано Серджио Маурер погиб 06.05.1943 г., когда его C.202 был сбит над Тунисом в бою со «Спитфайрами» из 309FS 31FG.			
Querci Alvaro	S.Ten.	73°, 96° Squadr.	6
Rodoz Diego	Serg.	167° Squadr., 1° Squadr. ANR	6
Spigaglia Alberto	Cap.	364° Squadr., II° Gr. ANR	6
Squarcia Vittorio	Ten.	73° Squadr.	6
Veronese Alberto	Ten.	410°, 303° Squadr.	6
Все победы одержал в Восточной Африке в 1940 — 41 гг. Осенью 1943 г. вступил в Aeronautica Co-Belligerante. Погиб 04.09.1944 г., когда его «Спитфайр» был сбит зенитным огнем во время атаки колонны немецкой артиллерии на территории Греции.			
Baldi Loris	Serg. Magg.	396° Squadr., 4° Squadr. ANR	5



**Пилоты 1° Squadr. 1° Gr. ANR, весна 1944 г.**

**Слева направо:**

**сержанте Диего Родоц (Diego Rodoz), одержавший пять побед,  
тененте Бруно Картоцио (Bruno Cartosio) — четыре победы,  
тененте Витторио Сатта (Vittorio Satta) — две победы,  
тененте Антонио Вейсс (Antonio Weiss) — две победы,  
тененте Марйо Каваторе (Mario Cavatore) — три победы**



**Пилоты 23° Gr. Aut. С.Т., аэродром Комизо, лето 1940 г.  
Слева направо: сержанте Луиджи Бандини (Luigi Bandini),  
сержанте Вильям Дуси (William Dusi) (позади),  
сержанте Челсо Земелла (Celso Zemella),  
сержанте Фаусто Альбани (Fausto Albani)**





**Марешалло Пьетро Бьянчи  
(Pietro Bianchi)**



**Сержете Франческо Кускуна  
(Francesco Cuscuna)**



**Сержете-маджоре Алессандро Бладелли (Alessandro Bladelli)  
перед вылетом на С.200 из 91° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo С.Т.,  
аэродром Катания, 22.06.1941 г.**

Facchini Domenico	Serg. Magg.	78°, 76°, 363° Squadr., 1° Squadr. ANR	5
-------------------	-------------	---	---

Ferrazani Giuseppe	Ten.	356°, 160°, 90° Squadr.	5
--------------------	------	-------------------------	---

Frigerio Jacopo	Ten.	97° Squadr.	5
-----------------	------	-------------	---

Giardina Antonio	Serg. Magg.	410°, 300° Squadr.	5
------------------	-------------	-----------------------	---

Все победы одержал в Восточной Африке в 1940 — 41 гг.

Giudice Eber	Cap.	393°, 352°, 164°, 371° Squadr.	5
--------------	------	-----------------------------------	---

Graffer Giorgio	Cap.	365° Squadr.	5
-----------------	------	--------------	---

В ночь 13/14.08.1940 г. он на CR.42 «365 – 1» таранил над Туринном английский бомбардировщик «Уитли», записав на счет итальянской авиации первую ночную победу во Второй мировой войне. Командир 365° Squadr. 150° Gr.Aut. С.Т. капитано Джорджио Граффер погиб 28.11.1940 г., когда в бою с «Гладиаторами» из 80 Sqdn. RAF его CR.42 был сбит над селом Делвинаклион, в 10 км от албаногреческой границы. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Guerci Mario	Serg.	73° Squadr.	5
--------------	-------	-------------	---

Guiducci Spiridione	Serg. Magg.	353°, 357° Squadr.	5
---------------------	-------------	-----------------------	---

Longhi Felice	Mar.	95° Squadr.	5
---------------	------	-------------	---

Кроме того, еще одну победу одержал в ходе гражданской войны в Испании, сбив И-15бис.

Mariotti Luigi	Magg.	363°, 91° Squadr, 9° Gr.	5
----------------	-------	-----------------------------	---

Осенью 1943 г. он вступил в Aeronautica Co-Belligerante. Погиб 27.12.1944 г., когда его С.205V был сбит в районе г. Мойковач, в Югославии. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Melis Mario Ten. 352°, 85° Squadr. 5  
Погиб 12.05.1944 г.

Minguzzi Vittorio Magg. 359° Squadr., 22° Gr. Aut. 5

В т. ч. на его счету были три В-24. Еще три личных победы он одержал в ходе гражданской войны в Испании.

Miotto Elio S.Ten. 91° Squadr. 5  
Погиб 21.03.1945 г.

Montagnani Gianfranco Ten. 352°, 359° Squadr. 5  
Погиб 07.09.1942 г.

Monterumci Amleto Serg. Magg. 90° Squadr. 5

Moretto Enrico Ten. 96, 370 Squadr. 5  
Погиб 19.01.1943 г.

Morosi Luigi Mar. 81° Squadr., 3° Squadr. ANR 5

Погиб 06.04.1944 г.

Ocarso Dante Cap. 88° Squadr. 5

В ходе боев в Северной Африке он сбил пять Р-40. 28.11.1942 г. в ходе налета на алжирский порт Боне С.202 MM9570 командира 88° Squadr. 6° Gr. 1° Stormo капитано Данте Окарсо был подбит и упал в Средиземное море. Спустя десять дней рыбаки нашли резиновую лодку, в которой находилось тело Окарсо, умершего от переохлаждения.

Omiccioli Enzo Serg. Magg. 410°, 412° Squadr. 5

Все победы одержал в 1940 — 41 гг. в Восточной Африке. Погиб 03.02.1941 г., когда его CR.42 был сбит в бою с «Гладиаторами» из 1 Sqdn. SAAF в районе аэродрома Гондэр, в 420 км севернее Аддис-Абебы. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Palazzeschi Antonio Ten. 81° Squadr. 5



**Пилоты 18° Gr. 3° Stormo C.T., аэродром Мирафиори, лето 1940 г.  
первый слева — маршиалло Феличе Лонджи (Felice Longhi)**



**Пилоты 2° Gr. 6° Stormo C.T., Сицилия, июнь 1942 г.  
второй справа — соттененте Карло Сеганти (Carlo Seganti)**

Pecchiari Francesco Погиб 06.07.1942 г.	Mar.	352° Squadr	5
Perdoni Luciano	Serg. Magg.	84° Squadr.	5
Petrosellini Constantino Летая на С.200 «92 – 3», он летом 1943 г. одержал четыре победы. 03.09.1943 г. он сбил над Тирренским морем В-17, записав на счет Реджиа Аэронаутики, вероятно, последнюю победу в ходе Второй мировой войны.	Ten.	92° Squadr.	5
Pinna Mario 04.11.1942 г. С.202 командира 74° Squadr. капитано Марио Пинны в бою с Р-40 был сбит в районе аэродрома Абу-Смейт, в Ливии. Получив тяжелые ранения в руки и лицо, Пинна выпрыгнул на парашюте и больше уже участия в боевых действиях не принимал.	Cap.	70°, 75°, 74° Squadr.	5
Pocek Giorgio Все победы одержал весной — летом 1942 г. в боях над Мальтой.	Ten.	354°, 150° Squadr.	5
Roveda Riccardo	Magg.	353° Squadr.	5
Sajeva Giovanni	S.Ten.	310° Squadr., 1° Squadr. ANR	5
Scarpetta Pier Giuseppe Кроме того, еще одну победу одержал в ходе гражданской войны в Испании. Командир 7° Gr. маджоре Пьер Джузеппе Скарпетта погиб 14.08.1942 г., когда его С.200 был сбит над Мальтой.	Magg.	360°, 150°, 98° Squadr., 7° Gr.	5
Seganti Carlo В т. ч. четыре победы одержал летом 1942 г. в боях над Мальтой. Погиб 12.07.1942 г., когда его Re.2001 был сбит над Мальтой «Спит-файром» сержанта Джорджа Берлинга из 249 Sqdn. RAF. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.	Ten.	239, 358° Squadr.	5
Simionato Olindo Все победы одержал весной — летом 1942 г. в боях над Мальтой.	Mar.	150° Squadr.	5



## Лучшие итальянские летчики-истребители периода Второй мировой войны

### Терезио Витторио Мартиноли (Teresio Vittorio Martinoli)



Это был самый результативный итальянский летчик-истребитель периода Второй мировой войны.

Терезио Мартиноли родился 26 марта 1917 г. в г. Новара, в 44 км западнее Милана. Он с раннего детства мечтал стать летчиком и в 1937 г. получил лицензию пилота планера, а уже на следующий год — лицензию пилота самолета.

Поступив на службу в Реджиа Аэронаутику, Мартиноли прошел курс подготовки в качестве летчика-истребителя в авиашколе на аэродроме Геди, в 57 км западнее Вероны. После этого он в звании сержанте был направлен в 366° Squadr. 151° Gr. 53° Stormo С.Т. Незадолго до вступления Италии во Вторую мировую войну Мартиноли перевели в 384° Squadr. 157° Gr., которая была оснащена истребителями CR.42 и базировалась на аэродроме Трапани на Сицилии.

Свою первую воздушную победу сержанте Мартиноли одержал 13 июня 1940 г., сбив над Тунисом английский бомбардировщик. Надо отметить, что относительно этой победы не имеется никаких документальных подтверждений, кроме записи в летной книжке самого Мартиноли.

Вскоре он был включен в 78° Squadr. 13° Gr. 2° Stormo С.Т., которая также имела на вооружении CR.42 и действовала в Ливии. 31 октября 1940 г. «Фиаты» из 78° Squadr. прикрывали бомбардировщики SM.79 и Мартиноли одержал свою вторую победу, сбив над г. Мерса-Матрух «Гладиатор» из 112 Sqdn. RAF.

Затем сержанте Мартиноли был переведен в 84° Squadr. 10° Gr.

4° Stormo С.Т. 5 января 1941 г. в районе г. Бардия, в 120 км восточнее Тобрука, Мартиноли сбил бомбардировщик Бристоль «Бленхейм». Это была его третья победа в ходе первого африканского «тура».

Через некоторое время 10° Gr. была отозвана в Италию и направлена на аэродром Гориция для перевооружения истребителями С.200. В апреле 1941 г. она участвовала во вторжении в Югославию, но Мартиноли в ходе боевых вылетов так и не смог одержать ни одной победы.

Летом он был переведен в 73° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo под командованием капитано Пьеро Бонфатти (Piero Bonfatti)<sup>1</sup>, в которой уже и прослужил до выхода Италии из Второй мировой войны. В конце сентября 1941 г. группа, которая к этому моменту получила новые С.202, была направлена на аэродром Комизо на Сицилии.

4 октября шесть С.202 из 9° Gr. над Мальтой встретились с восьмью «Харрикейнами» из 185 Sqdn. RAF и в ходе завязавшегося боя Мартиноли одержал свою четвертую победу. Возможно, что его жертвой был «Харрикейн» Z2518, который упал в море в районе Бенгхайса-Пойнт (Benghaisa Point). Пилот самолета — 19-летний пайлэт-офицер Питер Вейтч (Peter J. B. Veitch) — погиб.

19 октября пять «Харрибомберов»<sup>2</sup> совершили налет на аэродром Комизо. На обратном пути на Мальту сопровождавшие их «Харрикейны» из 126 Sqdn. RAF были атакованы пятеркой С.202 из 9° Gr. Согласно итальянским данным, сержанте Мартиноли сбил два истребителя, и еще два получили повреждения в результате атак тененте Феличе Буссолина (Felice Bussolin) и сержанте-маджоре Росси (Rossi).

Во второй половине дня 22 октября над аэродромом Лука, в юго-восточной части Мальты, появились четырнадцать С.202 из 9° Gr. Пока шесть самолетов из 73° Squadr. штурмовали аэродром, остальные прикрывали их сверху. Вскоре итальянские пилоты заметили над бухтой Сан-Пауль (St. Paul) девять «Харрикейнов» из 249 Sqdn. RAF, которые в тот момент набирали высоту, и сразу сжикировали на них.

---

<sup>1</sup> Погиб 22.11.1941 г., когда его С.202 был сбит в бою над Мальтой. Он успел одержать шесть побед и был награжден двумя Серебряными и одной Бронзовой медалями за военную доблесть.

<sup>2</sup> Неофициальное название истребителя «Харрикейн» Mk.IVB, оборудованного бомбодержателями для двух 250-фунтовых бомб.

Согласно итальянским данным, в ходе боя повреждения получил один С.202, но при этом были сбиты семь английских истребителей. По две победы одержали капитано Пьеро Бонфатти и соттененте Альваро Кверчи<sup>1</sup>, и по одной: капитано Марио Плуда, серженте-маджоре Мартиноли и серженте Марио Гуерчи (Mario Guerchi). Еще по одной вероятной победе были засчитаны командиру 9° Gr. маджоре Антонио Ларсимонту Пергамени и капитано Карло Ивальди (Carlo Ivaldi). Фактически же 249 Sqdn. RAF потерял всего один «Харрикейн», пилот которого — сержант Оуен (D. Owen) — успел выпрыгнуть на парашоте. Истребитель пайлэт-офицера Меттью (R. H. Matthew) получил серьезные повреждения, но все же смог совершить посадку на своем аэродроме.

1 ноября шесть «Бленхеймов»: три из 18 Sqdn. RAF и три из 107 Sqdn. RAF, атаковали итальянский конвой, направлявшийся в Северную Африку. Бомбардировщики были перехвачены двенадцатью С.202 из 9° Gr. во главе с тененте-колонелло Марко Минио Паулелло (Marco Minio Paulello), временно исполнявшим обязанности командира 4° Stormo С.Т. По итальянским данным, были сбиты два «Бленхейма», которые были записаны на счет серженте Мартиноли и серженте Марио Гуерчи, но фактически повреждения получил лишь «Бленхейм» сержанта Левена (H. R. Leven). В то же время бортстрелками бомбардировщиков был сбит один С.202, пилот которого — тененте Феличе Буссолин — погиб.

После короткого зимнего затишья Реджиа Аэронаутика и Люфтваффе весной 1942 г. начали очередное воздушное наступление на Мальту. К этому времени на остров прибыли «Спитфайры» и истребители 9° Gr. практически ежедневно вели с ними ожесточенные бои, прикрывая свои бомбардировщики.

Днем 4 мая пять Z.1007bis из 211° Squadr. В.Т., которых сопровождали пять С.202 из 9° Gr. и десять немецких Вf-109, совершили налет на гавань Валетты. После возвращения Мартиноли и соттененте Альваро Кверчи сообщили, что сбили два из трех «Спитфайров», пыгавшихся атаковать бомбардировщики. В действительности же из четырех истребителей 601 Sqdn. RAF, поднявшихся на перехват бомбардировщиков, повреждения получил лишь один «Спитфайр» BR187/O сержанта Макконелла (J. N. McConnell).

---

<sup>1</sup> Всего Бонфатти и Кверчи одержали по шесть побед.



**Пилоты 9° Gr. 4° Stormo C.T., лето 1941 г.,  
первый слева — сержанте-маджоре Терезно Мартиноли**



**Истребитель С.202 MM7764 «73 – 4»  
сержанте-маджоре Мартиноли,  
Северная Африка, 1942 г.**

После того как на самолете был пробит радиатор, Макконелли совершил вынужденную посадку на аэродроме Лука.

Затем в ходе боевых вылетов 9, 10 и 12 мая Мартиноли сбил над Мальтой еще три «Спитфайра», при этом одна из этих побед была отнесена к разряду вероятных. Здесь надо заметить, что число побед, засчитанных итальянским пилотам после всех этих вылетов, не соответствует фактическим потерям RAF. Так, 9 и 10 мая итальянцы заявили соответственно о трех и шести сбитых «Спитфайрах», в то время как все английские самолеты вернулись на свои аэродромы. 12 мая, согласно итальянским данным, были сбиты пять «Спитфайров», но в действительности были потеряны только два.

В конце мая 1942 г. 4° Stormo C.T., которым уже командовал тененте-колонелло Армандо Франко, был переброшен в Ливию, чтобы поддержать новое наступление немецкой танковой армии «Африка» генерала Роммеля и 1-й итальянской армии.

Между 29 мая и 9 октября на счет Мартиноли были записаны восемь сбитых самолетов: шесть P-40 и два «Спитфайра». Командир 73° Squadr. тененте Джулио Рейнер вспоминал о нем: *«Будучи осторожным летчиком-истребителем, он обладал исключительным зрением, делавшим его неизменно отличным стрелком. Иногда казалось, что Мартиноли имеет какое-то шестое чувство, обнаруживая присутствие противника в небе задолго до любого из нас».*

23 октября британские войска начали контрнаступление в районе Эль-Аламейна, и в тот же день Мартиноли сбил над местечком Эль-Даба еще один одномоторный самолет. Он ошибочно идентифицировал его, как P-39, но, вероятно, это был «Киттихаук» из 260 Sqdn. RAF. Как затем оказалось, это была последняя победа, одержанная Мартиноли в Северной Африке.

В январе 1943 г. после того, как немецко-итальянские войска оставили Триполи, 9° Gt. вернулась в Италию. Весной она была перевооружена истребителями C.205V и в июне направлена на Сицилию.

4 июля Мартиноли в паре с другим пилотом сбил над Сицилией американский истребитель P-38. Около 09.00 10 июля с аэродрома Финоччиара (Finocchiaro) поднялись семь C.202 из 73° Squadr. во главе с тененте Витторио Скуарчия (Vittorio Squarcia). Вскоре после взлета итальянцы южнее г. Сиракузы встретились с группой из сорока «Спитфайров» из 93 Sqdn. RAF и 40 Sqdn. SAAF. До того как к бою присоединились и остальные истребители 4° Stormo C.T.,

тененте Скуарчия, соттененте Арнальдо Даль Молин (Arnaldo Dal Molin) и серженте-маджоре Мартиноли совместными усилиями смогли сбить два «Спитфайра».

Согласно итальянским данным, были сбиты четыре «Спитфайра», но при этом повреждения получили три С.202. Фактически в ходе боя был потерян лишь один «Спитфайр» EP690 капитана Ле Руа (G. C. Le Roux) из 40 Sqdn. SAAF, который упал в море восточнее Сиракуз. Его ведомый — лейтенант Вэбб (E. C. Webb) — еще некоторое время кружил над этим местом, надеясь обнаружить спасательную шлюпку. На обратном пути на Мальту на его «Спитфайре» EP706 закончилось горючее и Вэббу пришлось выпрыгнуть на парашюте. Спустя двадцать минут он был подобран подошедшим английским эсминцем.

В начале июля (точная дата неизвестна) пилоты 9° Gr., среди которых был и Мартиноли, летавший уже на С.205V, совместными усилиями сбивали над Южной Италией бомбардировщик В-17. После тяжелых потерь, понесенных в ходе боев над Сицилией и налетов союзной авиации, 9° Gr. в середине июля перебазировалась на аэродром Кротоне, расположенный в Калабрии на побережье Ионического моря.

15 августа десять С.205V из 4° Stormo С.Т. во главе с капитано Эмануэле Аннони вылетели на патрулирование над Мессинским проливом, разделяющим Сицилию и Италию. Через некоторое время итальянские пилоты встретили и атаковали смешанную группу, в которую, по их докладам, входили «Спитфайр», Р-38 и два «Бьюфайтера». Тененте Скуарчия, соттененте Даль Молин, серженте-маджоре Мартиноли и серженте Альфредо Бомбардини (Alfredo Bombardini) сбивали по одному «Спитфайру». Пятую победу разделили между собой капитано Аннони и соттененте Фердинандо Кима (Ferdinando Cima). Шестая победа была на счету соттененте Пьеро Гоббато (Piero Gobbato), чей С.205V в ходе боя также был подбит и совершил вынужденную посадку в районе Сан-Фердинандо (San Ferdinando).

В конце августа истребители 4° Stormo С.Т. из-за непрекращавшихся налетов союзной авиации оставили Кротоне и перелетели на аэродром Джоя, в 35 км южнее Бари. 3 сентября серженте-маджоре Мартиноли одержал свою последнюю победу в составе Реджиа Аэронаутики, сбив над Южной Италией еще один «Спитфайр».

8 сентября 1943 г. глава правительства Италии маршал Бадольо на встрече с командующим союзными войсками генералом Эйзенхауэром подписал документы о безоговорочной капитуляции Италии и взаимном прекращении огня. К этому моменту на счету Мартиноли были двадцать две победы и он был награжден двумя Серебряными медалями за военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса, однако на этом его боевая карьера в качестве летчика-истребителя не закончилась.

13 октября Италия снова вступила во Вторую мировую войну, но теперь уже на стороне союзников. На основе подразделений бывшей Реджиа Аэронаутики, которые на момент подписания перемирия находились в Южной и частично в Центральной Италии, правительство маршала Бадольо решило создать Aeronautica Co-Belligerante, что можно перевести как «военно-воздушные силы, воюющие совместно с союзниками».

Большинство пилотов 4° Stormo С.Т., среди которых был и Мартиноли, вступили во вновь формируемые группы. Они столкнулись с точно такими же проблемами, что и летчики Республиканских военно-воздушных сил, созданных в Ломбардии правительством Итальянской Социалистической Республики во главе с Муссолини. Главной из них была острая нехватка самолетов и запчастей к ним. Большинство итальянских авиазаводов располагались в промышленных районах Северной Италии, оккупированных немецкими войсками, а немногие предприятия, связанные с авиацией и находившиеся в южных районах Италии, союзники реквизировали для собственных нужд. Так, например, завод фирмы «Альфа-Ромео» был приспособлен под ремонт английских армейских грузовиков. Кроме того, основные аэродромы на юге и в центре Италии были заняты авиацией союзников.

В результате пилоты и механики Aeronautica Co-Belligerante были вынуждены объезжать аэродромы, ранее использовавшиеся подразделениями Реджиа Аэронаутики, в т. ч. и в Северной Африке, снимая двигатели и необходимые узлы и агрегаты с брошенных и сбитых самолетов. Это позволило на достаточном количестве истребителей С.202 заменить двигатели «Даймлер-Бенц» DB601 на DB605 и тем самым модернизировать их в С.205V и привести в пригодное для полетов состояние.

На основе личного состава 4°, 5° и 51° Stormo С.Т. бывшей Реджиа Аэронаутики на аэродроме Лечче, в 37 км юго-восточнее

Бриндизи, была сформирована истребительная группировка (Raggruppamento Saccia) Aeronautica Co-Belligerante во главе с тененте-колонелло Дуилио Серджио Фанали. Командование союзной авиации поступило достаточно мудро, запретив итальянским пилотам участвовать в боевых вылетах над территорией Италии, чтобы исключить возможность их встречи в воздухе со своими соотечественниками из Республиканских военно-воздушных сил. Поэтому основным районом действий Raggruppamento Saccia стали Балканы.

В течение 1943 — 44 гг. пилоты Raggruppamento Saccia совершили более пятисот боевых вылетов. Две трети из них были в поддержку югославских партизанских бригад, объединившихся в Народно-освободительную армию Югославии во главе с Иосипом Броз Тито (Josip Broz Tito), а остальные — в поддержку итальянских войск, которые на момент подписания перемирия оставались на Балканах и теперь находились в окружении частей вермахта. Истребители С.205V сопровождали транспортные самолеты, а также наносили штурмовые удары по немецким позициям, нередко действуя при этом на пределе своей дальности полета. 1 ноября в ходе одного из таких вылетов Мартиноли сбил в районе г. Подгорица (Podgorica) немецкий транспортный Ju-52/3m, одержав свою двадцать третью победу, а затем провел бой с двумя сопровождавшими его Bf-109G.

После того как весной 1944 г. «резервы» необходимых запчастей на аэродромах Реджиа Аэронаутики подошли к концу и новые поиски не приносили никакого результата, боеспособность частей Aeronautica Co-Belligerante стала резко падать. В результате летом шесть авиагрупп, имевшихся к этому времени в их составе, были оснащены истребителями P-39, «Спитфайр» Mk.V и двухмоторными бомбардировщиками Мартин «Балтимор», полученными от союзников.

25 августа 1944 г. во время одного из тренировочных вылетов разбился P-39 из Raggruppamento Saccia и пилотировавший его серженте-маджоре Мартиноли погиб. Всего он совершил 276 боевых вылетов и, одержав в общей сложности 23 победы, стал лучшим итальянским асом периода Второй мировой войны. Правительство Италии посмертно наградило Терезио Мартиноли Золотой медалью за военную доблесть.

**Хроника личных побед Терезио Мартиноли,  
записанных на его счет в ходе Второй мировой войны**

<b>№ п/п</b>	<b>Дата</b>	<b>Район</b>	<b>Тип самолета</b>
1	13.06.1940 г.	Тунис	бомбардировщик
2	31.10.1940 г.	Мерса-Матрух	«Гладиатор»
3	05.10.1941 г.	Бардия	«Бленхейм»
4	04.10.1941 г.	Мальта	«Харрикейн»
5	19.10.1941 г.	Сицилия — Мальта	«Харрикейн»
6		Сицилия — Мальта	«Харрикейн»
7	22.10.1941 г.	бухта Сан-Пауль, о. Мальта	«Харрикейн»
8	01.11.1941 г.	Сицилия	«Бленхейм»
9	04.05.1942 г.	Валетта	«Спитфайр»
10	09.05.1942 г.	Мальта	«Спитфайр»
11	12.05.1942 г.	Мальта	«Спитфайр»
12	29.05.1942 г.	Северная Африка	P-40
13	09.06.1942 г.	Северная Африка	P-40
14		Северная Африка	P-40
15	29.06.1942 г.	Северная Африка	P-40
16	10.07.1942 г.	Северная Африка	P-40
17	07 — 08.1942 г.	Северная Африка	P-40
18	31.08.1942 г.	Северная Африка	«Спитфайр»
20	23.10.1942 г.	Эль-Даба	P-39
21	15.08.1943 г.	Мессинский пролив	«Спитфайр»
22	03.09.1943 г.	Италия	«Спитфайр»
23	01.11.1943 г.	Подгорица	Ju-52/3m

## Франко Луччини (Franco Lucchini)



Франко Луччини родился 24 декабря 1914 г. в Риме. В 1935 г. он вступил в Реджиа Аэронаутику и, окончив авиашколу в г. Фоджа, в июле 1936 г. получил лицензию военного летчика.

В июле 1937 г. Луччини под псевдонимом «Лунильяно» («Lunigliano») прибыл в Испанию. Летая в составе 19° Squadr. XXIII° Gr., он одержал одну личную победу и еще две в группе<sup>1</sup>. 12 октября Луччини вместе с Тассинари (Tassinari) и Альфонсо Маттелем сбил И-15, 7 января 1938 г. в паре с другим пилотом — Р-З, а 21 февраля в районе Теруэля он одержал личную победу, сбив И-15.

В Испании Луччини совершил 122 боевых вылета и был награжден Серебряной медалью за военную доблесть. Его дважды сбивали и, выпрыгнув на парашюте, он в обоих случаях опускался на территорию, контролируруемую республиканцами. Первый раз — в марте 1938 г. — Луччини избежал плена, но во второй раз — 22 июля того же года — ему это не удалось, и следующие шесть месяцев он провел в тюрьме в Валенсии. В начале 1939 г., когда победа франкистов уже мало у кого вызывала сомнения, Луччини был освобожден и вернулся в Италию.

Первоначально он служил в 91° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo С.Т., а затем в апреле 1940 г. был переведен в 90° Squadr. капитано Маджини (Maggini), входившую в состав той же группы. Когда 10 июня

---

<sup>1</sup> По некоторым данным, он одержал в Испании пять побед.

того же года Италия объявила войну Великобритании и Франции, 10° Gt. находилась на полевом аэродроме T2 около Тобрука.

Уже 14 июня 1940 г. пилоты 90° Squadr. открыли свой боевой счет во Второй мировой войне, сбив в районе местечка Буг-Буг, расположенного на Средиземноморском побережье, в 43 км восточнее Эс-Саллума, английский «Гладиатор». Эту победу разделили между собой сразу четыре итальянских летчика: капитано Маджини, тененте Луччини, серженте Кеолетта, а также тененте Джованни Джундуччи, который был близким другом Луччини еще со времени гражданской войны в Испании. Надо отметить, что, согласно английским данным, в тот день RAF не понесли никаких потерь.

На рассвете 21 июня итальянские истребители перехватили летающую лодку «Сандерленд» из 230 Sqdn. RAF, совершавшую разведывательный полет в районе Тобрука. Сначала ее атаковала пара «Фиатов» из 2° Stormo, которые пилотировали тененте Раниери Пикколомини и Джорджио Савойя, затем тененте Роберто Степпи из 84° Squadr. 10° Gt. и в заключение тененте Луччини. Если атаки первых трех пилотов не принесли результата, то огонь Луччини был точен. Ему удалось поразить оба двигателя «Сандерленда», и за летающей лодкой потянулись два дымных шлейфа. На «Фиате» оставалось мало топлива, и Луччини повернул обратно, прекратив дальнейшие атаки.

Через некоторое время стало известно, что «Сандерленд» совершил вынужденную посадку в гавани порта Бардия, в 120 км восточнее Тобрука, и Луччини была засчитана первая личная победа. Когда итальянские моряки поднялись на борт летающей лодки, они обнаружили только одного раненого пилота — все остальные члены экипажа были убиты в ходе атак Луччини.

24 июля тененте Луччини сбил «Гладиатор», 28 июля вместе с еще двумя пилотами — два «Бленхейма», а 4 августа в 30 км юго-западнее Эс-Саллума — еще один «Гладиатор». Последняя победа была примечательна тем, что этот истребитель, вероятно, принадлежал флайт-лейтенанту Мармадюку Петтлу, ставшему затем лучшим английским асом периода Второй мировой войны. В тот день он в районе Эс-Саллума одержал свои первые две победы, но при этом сам был сбит CR.42. Выпрыгнув на парашюте, Петтл смог затем выйти в расположение английских войск.

До конца 1940 г. Луччини совершил в Северной Африке 94 боевых вылета и участвовал в тринадцати воздушных боях. На его

счету были три личных победы и пятнадцать побед, одержанных совместно с другими пилотами. За свои действия Луччини был награжден Серебряной и двумя Бронзовыми медалями за военную доблесть.

В начале 1941 г. 10° Gt. покинула Ливию и перебазировалась на аэродром Гориция, расположенный около итальянско-югославской границы. Там она была перевооружена истребителями С.200 и в апреле участвовала во вторжении в Югославию. Затем 16 июня группа прибыла на аэродром Комизо, в южной части Сицилии, чтобы уже участвовать в налетах на Мальту.

11 июля С.200 из 10° Gt. вместе с истребителями 54° Stormo С.Т. атаковали аэродром Хал Фар. Согласно итальянским данным, были уничтожены пять «Веллингтонов» и повреждены три «Бленхейма». После боя с «Харрикеями» из 185 Sqn. RAF пилоты 10° Gt. заявили о четырех сбитых истребителях, в т. ч. на счет тененте Луччини была записана одна личная победа и одна победа в группе. Однако фактически в этом бою англичане не понесли потерь, впрочем, как и итальянцы, у которых пять С.200 вернулись с различными повреждениями.

Утром 17 июля итальянское командование направило к Мальте самолет-разведчик Cant Z.1007, для прикрытия которого были выделены сорок девять С.200 из 7°, 10° и 16° Gt. Во время полета к острову истребители 16° Gt. сначала отделились от основной группы, а затем и вовсе повернули обратно на Сицилию. Когда итальянские самолеты приблизились к Мальте, то им навстречу поднялись девятнадцать «Харрикейнов»: восемь из 249 Sqn. RAF и одиннадцать из 185 Sqn. RAF.

В ходе боя 10° Gt. потеряла два истребителя, сбив при этом четыре «Харрикейна». Две победы одержал сержанте-маджоре Элио Миотто (Elio Miotto) из 91° Squadr. и по одной — командир группы тененте-колонелло Ромагноли и тененте Луччини. Кроме того, еще две вероятные победы были отнесены на счет марешалло Леонардо Феррулли и сержанте Луиджи Контарини (Luigi Contarini). В то же время, согласно английским данным, в том бою был потерян лишь «Харрикейн» Z2818 22-летнего сержанта Мауриса Гуэста (Maurice Guest) из 249 Sqn. RAF.

В течение сентября Луччини совершил 37 боевых вылетов над Мальтой, в т. ч. он выполнил несколько разведывательных полетов на С.200, на котором была установлена фотокамера. На счет

Луччини были записаны две личных победы и четырнадцать побед в группе, и он был награжден третьей Серебряной медалью за военную доблесть.

27 сентября 1941 г. 10° Gr. потеряла сразу десять С.200, при этом без всякого участия противника. В тот день эта десятка получила приказ прикрыть группу боевых кораблей Реджиа Марина, находившихся в Тирренском море. В ходе вылета итальянские пилоты попали в область плохой погоды и потеряли ориентировку. Еще раз сказался главный недостаток в летной подготовке всех без исключения летчиков-истребителей Реджиа Аэронаутики — отсутствие каких-либо навыков слепых полетов по приборам. Когда на С.200 закончилось горючее, они находились в районе небольшого о. Устика (Ustica), расположенного в Тирренском море, в 60 км севернее побережья Сицилии, и им ничего другого не оставалось, как садиться на воду. В результате два пилота погибли и двое были ранены. Среди последних был и тененте Луччини, который получил серьезные ранения руки и лица и затем был вынужден провести в госпитале достаточно долгое время.

В конце ноября 1941 г. 10° Gr. была отозвана на аэродром Гориция, где получила истребители С.202. К этому времени Луччини полностью восстановил летную форму и быстро освоил новый самолет. Ему было присвоено звание капитано, и 1 декабря он был назначен командиром 84° Squadr. 2 апреля 1942 г. 10° Gr. вернулась на Сицилию, и ее главной задачей стало сопровождение бомбардировщиков, совершавших налеты на Мальту.

9 мая над островом появились пять бомбардировщиков Cant Z.1007bis из 210° Squadr. В.Т., которых прикрывали шестнадцать С.202: восемь из 9° Gr. и столько же из 10° Gr. Им наперехват поднялись одиннадцать «Спитфайров» из 126 Sqn. RAF во главе со сквэдрэн-лидером Бартоном (A. R. H. Barton). Как это уже не раз бывало, противоборствующие стороны значительно переоценили свои успехи в этом бою. Согласно итальянским данным, капитано Луччини, сержанте Амброджио Рускони (Ambrogio Rusconi) из 91° Squadr. и сержанте Терезио Мартиноли из 73° Squadr. сбили по одному «Спитфайру», а командир 9° Gr. маджоре Антонио Ларсимонт Пергамени повредил еще один. Со своей стороны, пилоты «Спитфайров» заявили, что были сбиты четыре самолета: три Cant Z.1007bis и один С.202, и еще четыре получили повреждения. Фактические же потери далеки от этих цифр: у итальянцев было по-

вреждено лишь по одному бомбардировщику и истребителю, а у англичан — вообще ни одного!

В 09.15 15 мая три SM.84bis из 4° Gr. В.Т. под прикрытием тридцати С.202 из 4° Stormo С.Т. совершили налет на форт Кембелл, расположенный на берегу бухты Сан-Пауль. Вскоре после того, как «Савойи» сбросили бомбы, их атаковали двенадцать «Спитфайров» из 249 и 603 Sqdn. RAF. Англичанам удалось повредить два бомбардировщика и сбить С.202 MM7813, пилот которого — командир 91° Squadr. 10° Gr. капитано Альберто Ардженто (Alberto Argento) — погиб. Итальянским пилотам были засчитаны два сбитых «Спитфайра», в т. ч. один из них капитано Луччини, однако, как и в предыдущем случае, все английские истребители благополучно вернулись на свой аэродром.

19 мая пилоты 4° Stormo С.Т. совершили свой последний вылет над Мальтой и затем вернулись в Италию. После того как С.202 были оснащены специальными песчаными фильтрами, они 26 мая перелетели в Ливию, чтобы участвовать в наступлении немецкой танковой армии «Африка» генерала Роммеля и 1-й итальянской армии.

В ходе боев в Северной Африке капитано Луччини с 4 июня по 20 октября записал на свой счет девять истребителей: шесть Р-40, два «Спитфайра» и один «Харрикейн», а также бомбардировщик «Бостон». Он был награжден четвертой Серебряной медалью за военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса.

Кроме того, на его счету были еще шесть побед, одержанных в группе. 12 июня в бою над г. Акрома (Acroma), приблизительно в 30 км юго-западнее Тобрука, Луччини вместе с сержанте-маджоре Марио Веронези и Буттацци (Buttazzi) сбил «Спитфайр». 16 июля в районе Эль-Аламейна он вместе с тененте Луиджи Джанеллой (Luigi Gianella), Паоло Берти (Paolo Berti) и Бенедикти (Benedecti) отправил на землю Р-40. В тот же день был сбит и его С.200, но сам Луччини при этом не пострадал. 18 июля после очередного боя над Эль-Аламейном он разделил один сбитый Р-40 с сержанте-маджоре Буттацци. 23 октября капитано Луччини и тененте Франческо Де Сета (Francesco De Seta) совместными усилиями в районе аэродрома Фука, в 60 км восточнее г. Мерса-Матрух, сбили еще один Р-40.

23 октября 1942 г. британские войска начали наступление в районе Эль-Аламейна. На следующий день истребители 10° Gr. подня-



**Истребитель С.202 MM7720 «84 – 1»  
командира 84° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo С.Т.  
капитано Франко Луччини**



**Капитано Луччини около своего С.202**

лись с аэродрома Фука, чтобы перехватить большую группу самолетов, атаковавшую позиции немецких и итальянских войск. Луччини вместе с тененте Де Сета и Берти смог сбить «Киттихаук» и В-25, но затем был подбит и его С.202 ММ7919 «84 – 12». Луччини получил тяжелое ранение, но все же смог совершить вынужденную посадку и в критическом состоянии был отправлен на госпитальном судне в Италию.

В свою эскадрилью Луччини вернулся лишь весной 1943 г., когда она уже базировалась на Сицилии. В июне он был назначен командиром уже всей 10<sup>o</sup> Gr., размещенной на полевых аэродромах в районе Катании, а 84<sup>o</sup> Squadr. вместо него возглавил Луиджи Джиганелла, которому было присвоено звание капитано.

Утром 5 июля 1943 г. двадцать семь С.205V и С.202 из 4<sup>o</sup> Stormo С.Т. атаковали В-17 из 99BG, которые под прикрытием «Спитфайров» и Р-38 направлялись к аэродрому Гербинни. Сбив «Спитфайр», капитано Луччини одержал свою двадцать первую и, как оказалось, последнюю победу. Через несколько мгновений его С.202 попал под сконцентрированный огонь бортстрелков «Летающих Крепостей». По свидетельству тененте Джорджио Бертоласо (Giorgio Bertolaso), бывшего ведомым капитано Луччини, его С.202 мгновенно потеряв управление, начал падать вниз. Спустя два дня, когда были найдены обломки истребителя, обнаружили, что тело Луччини находится в кабине. Вероятно, он был сразу же убит или тяжело ранен и, потеряв сознание, уже не смог выпрыгнуть на парашоте.

Амлето Монтерумчи (Amleto Monterumci), который во многих боевых вылетах летал в качестве ведомого Луччини, вспоминал о нем: *«Он всегда был готов вести бой и смело атаковал противника при каждой возможности. Как и большое число летчиков-истребителей, он обладал чрезвычайно хорошим зрением, которое позволяло вовремя обнаружить противника и предупредить его атаку. Хотя на земле он был спокойным, серьезным и иногда даже робким, в воздухе он преобразился в агрессивного и устрашающего истребителя.»*

В ходе Второй мировой войны Луччини совершил 294 боевых вылета, участвовал в 90 воздушных боях и одержал 21 личную победу. Он был награжден одной Бронзовой и пятью Серебряными медалями за военную доблесть, тремя Военными Крестами (Croce di Guerra al Valor Militare) и немецким Железным Крестом 2-го класса. Луччини дважды — 5 сентября 1942 г. и 6 июля 1943 г. — упоми-

нался в Военном бюллетене (*Bollettino di Guerra*)<sup>1</sup>, что свидетельствовало о его храбрости, проявленной в боях. Посмертно капитано Франко Луччини был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

**Хроника личных побед Франко Луччини,  
записанных на его счет в ходе Второй мировой войны**

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	21.06.1940 г.	Бардия	«Сандерленд»
2	24.07.1940 г.	Эс-Саллум	«Гладиатор»
3	04.08.1940 г.	30 км юго-западнее Эс-Саллума	«Гладиатор»
4	27.06.1941 г.	о. Мальта	«Харрикейн»
5	11.07.1941 г.	Хал Фар, о. Мальта	«Харрикейн»
6	17.07.1941 г.	мыс Пассеро, о. Сицилия	«Харрикейн»
7	04.09.1941 г.	Валетта, о. Мальта	«Харрикейн»
8		мыс Пассеро, о. Сицилия	«Харрикейн»
9	09.05.1942 г.	Хал Фар, о. Мальта	«Спитфайр»
10	19.05.1942 г.	бухта Сан-Пауль, о. Мальта	«Спитфайр»
11	04.06.1942 г.	Бир-Хахейм	P-40
12	17.06.1942 г.	Сиди-Резегх	P-40
13	04.07.1942 г.	Эль-Аламейн	P-40
14	10.07.1942 г.	Эль-Аламейн	P-40
15	05.08.1942 г.	Эль-Хамма (El Hamma)	P-40
16	31.08.1942 г.	Дейн-эль-Хима (Dein El Hima)	«Спитфайр»
17	02.09.1942 г.	Бир-Мсейликх (Bir Mseilikh)	«Бостон»
18		Бир-Мсейликх	«Спитфайр»
19	03.09.1942 г.	Эль-Аламейн	«Харрикейн»
20	20.10.1942 г.	Кутейфия (Quteifiya)	P-40
21	05.07.1943 г.	Гербини	«Спитфайр»

<sup>1</sup> Был итальянским аналогом сводок Верховного командования вермахта в Германии и сводок Совинформбюро в СССР.

## Леонардо Феррулли (Leonardo Ferrulli)



Хотя он и занимает третье место в списке асов итальянской авиации периода Второй мировой войны, о нем известно гораздо меньше подробностей, чем о Мартиноли и Луччини. С одной стороны, это объясняется исключительно скромным характером Феррулли, а с другой стороны, боевой историей 91° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo C.T., в составе которой он воевал.

Эта эскадрилья, носившая имя лучшего итальянского аса Первой мировой войны маджоре Франческо Баракки<sup>1</sup>, вероятно, была наиболее известной истребительной эскадрильей Реджиа Аэронаутики. В ходе Второй мировой войны 91° Squadr. добилась больших успехов, но понесла при этом тяжелые потери. В боях погибли, по меньшей мере, шестнадцать летчиков, включая самого Феррулли. В результате в эскадрилье остались считанные пилоты, летавшие вместе с ним. Кроме того, сразу же после капитуляции Италии была полностью уничтожена вся официальная документация 91° Squadr. относительно побед ее пилотов. Поэтому информация о воздушных победах Феррулли собрана лишь на основе личных воспоминаний переживших войну ветеранов эскадрильи.

Леонардо Феррулли родился 1 января 1918 г. в г. Бриндизи, расположенном на юге Италии, на побережье Адриатического моря.

---

<sup>1</sup> В период Первой мировой войны он был командиром 91° Squadr. и одержал 34 победы. Погиб в бою 19.06.1918 г.

В 1935 г. он вступил в Реджиа Аэронаутику и прошел летную подготовку в авиашколе на аэродроме Беневенто (Benevento), в 53 км северо-восточнее Неаполя. В мае 1936 г. Феррулли получил лицензию военного летчика и в звании сержанте прибыл в 4° Stormo С.Т.

В феврале 1937 г. он добровольцем отправился в Испанию. 7 октября 1937 г. Феррулли на CR.32 после длительного преследования сбил республиканский СБ. Бомбардировщик упал в Средиземное море недалеко от порта Пальма (Palma) на о. Мальорка. Хотя это была единственная победа, одержанная Феррулли в Испании, после возвращения в Италию он был награжден Серебряной медалью за военную доблесть.

Перед началом Второй мировой войны Феррулли стал одним из первых пилотов Реджиа Аэронаутики, начавших летать на моноплане С.200, в то время как многие из его коллег все еще предпочитали, хотя и медленный, но более маневренный биплан CR.42. В ходе начавшихся боев в Северной Африке он полностью использовал преимущества нового истребителя, и к середине января 1941 г. на его счету уже были семь личных побед. Феррулли сбил шесть «Харрикейнов» и один «Бленхейм» и был награжден второй Серебряной медалью за военную доблесть.

Летом 1941 г. Феррулли участвовал в боях над Мальтой, но одержал всего одну личную победу, сбив 4 июля еще один «Харрикейн». В декабре 10° Gr. была отозвана на аэродром Гориция, где ее перевооружили истребителями С.202. В начале апреля 1942 г. она вернулась на Сицилию и в течение следующего месяца сопровождала бомбардировщики, совершавшие налеты на Мальту, но в ходе этих вылетов Феррулли так и не смог добиться успеха.

В конце мая истребители 4° Stormo С.Т. перебазировались в Ливию для поддержки нового наступления немецко-итальянских войск. Видимо, Северная Африка была более благоприятным местом для Феррулли, поскольку до августа 1942 г. он одержал девять побед, сбив восемь Р-40 и один «Спитфайр».

После этого его направили на учебу в академию Реджиа Аэронаутики в г. Казерта. В декабре Феррулли было присвоено звание соттененте, и в январе 1943 г. он вернулся в свою эскадрилью.

В июне 9° и 10° Gr., входившие в состав 4° Stormo, были переброшены на Сицилию и размещены на полевых аэродромах между Катанией и Гербини. 4 июля Феррулли смог сбить один Р-38. На следующее утро С.202 во главе с командиром 10° Gr. капитано

Франко Луччини атаковали над Сицилией группу В-17 из 99 BG, которая под прикрытием «Спитфайров» и Р-38 направлялась к аэродрому Гербини. Едва Феррулли успел подбить один из В-17, как его истребитель был атакован звеном «Спитфайров», патрулировавших выше боевых порядков бомбардировщиков. В отличие от капитано Луччини, сбитого за несколько мгновений до этого, Феррулли смог покинуть падающий самолет, однако высота была уж слишком маленькой и купол парашюта не успел раскрыться. Упав на землю рядом с местечком Скордия (Scordia), недалеко от Гербини, он разбился насмерть.

В ходе службы Леонардо Феррулли был награжден тремя Серебряными медалями за военную доблесть, к которым затем посмертно добавилась Золотая медаль за военную доблесть.



**Сержанте-маджоре Леонардо Феррулли,  
Северная Африка, 1940 г.**

## Франко Бордони Бислери (Franco Bordoni Bisleri)



Одержав в ходе Второй мировой войны девятнадцать побед, он занимает четвертое место в списке итальянских асов вслед за Мартиноли, Луччини и Феррулли, в отличие от которых ему удалось пережить войну.

Франко Бордони Бислери родился 10 января 1913 г. в Милане. Он происходил из богатой семьи итальянских промышленников, которая в то время получила особую известность в Италии, благодаря производству ликера «Ферро-Чина Бислери» («Ferro-China Bisleri»). Уже учась в школе «Сан-Карло», которая была одной из наиболее привилегированных частных школ в Милане, юный Франко показал себя талантливым и стремительно прогрессирующим автогонщиком.

Когда пришло время для действительной военной службы, Бислери, которого всегда манила скорость, решил вступить в Реджиа Аэронаутику, чтобы стать военным летчиком. Первоначально ему не удалось пройти медицинскую комиссию, поскольку выяснилось, что у него есть небольшая проблема с носоглоткой. Несмотря на это Бислери продолжал добиваться, чтобы его приняли в авиацию. Сначала он получил лицензию пилота частного самолета, а затем в 1937 г., в конце концов, поступил на действительную службу в Реджиа Аэронаутику.

После окончания школы бомбардировочной авиации Бислери

сначала служил в эскадрилье, размещенной на островах архипелага Додеканес в Эгейском море, а затем был переведен в 3° Stormo С.Т. и освоил истребитель CR.42. В 1938 г. ему было присвоено звание соттотененте, но в том же году он был уволен в запас и продолжил гражданскую жизнь.

10 июня 1940 г. Италия вступила во Вторую мировую войну и Бордони Бислери вернулся в Реджиа Аэронаутику. Он был направлен в 95° Squadr. 18° Gr. 3° Stormo С.Т., которая тогда базировалась на аэродромах Нови-Лигуре, в 42 км севернее Генуи, и Альбенга, в 72 км юго-западнее Генуи. В эскадрилье Бислери получил прозвище «Robur», которым он был обязан знаменитому ликеру, выпускавшемуся его семейством. На бутылках имелась этикетка со львом и надписью «Robur», что в переводе с латыни означало «Сила». Это прозвище механики нанесли и на CR.42 «95 – 9», на котором Бислери летал.

В середине октября 1940 г. 18° Gr., которой тогда командовал майор Ферруччио Восилла, была передана в 56° Stormo С.Т. и в составе Итальянского авиационного корпуса прибыла на аэродром Урсел, в 19 км юго-восточнее Брюгге. В ходе боевых вылетов над Южной Англией и Ла-Маншем Бислери быстро понял, что его CR.42 по всем параметрам, за исключением маневренности, уступает английским «Харрикейнам» и «Спитфайрам».

В начале января 1941 г. 18° Gr. покинула Бельгию и вернулась в Италию. Уже 29 января группа была переброшена в Ливию, где итальянская авиация осенью 1940 г. понесла тяжелые потери. Африканские условия лучше подходили для открытой кабины CR.42, в которой пилот ничем не был защищен от холода и сырости, что было обычным делом для Западной Европы.

10 марта 1941 г. Бислери в паре с марешиалло Феличе Лонджи взлетел по тревоге с аэродрома Уади-Тамет. В 100 км восточнее Бенгази на высоте 7000 м Бислери сбил бомбардировщик «Бленхейм», одержав свою первую победу. При этом надо заметить, что в некоторых источниках указывается, что английский самолет был сбит совместными усилиями обоих пилотов, а в других — что это, напротив, сделал один Лонджи.

14 апреля в бою над гаванью Тобрука Бислери сбил «Харрикейн», а 17 апреля на его счету был «Бленхейм», упавший в 40 км восточнее г. Дерна, на побережье Средиземного моря.

В мае 1941 г. Бислери был награжден Серебряной медалью за



**Истребитель CR.42 MM5688 «95 – 9»  
соттененте Франко Бордони Бислери,  
аэродром Мирафиори, лето 1940 г.**



**Истребитель C.200 «95 – 9» тененте Франко Бордони Бислери,  
аэродром Афины, октябрь 1941 г.  
На фюзеляже под кабиной пилота видна надпись «Robur»**

военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса, одновременно получив звание тененте.

2 июня Бислери сбил два «Бленхейма»: один упал в гавани Бенгази, а другой — в море, в 20 км от побережья. После этого число его личных побед достигло пяти, и он был награжден второй Серебряной медалью за военную доблесть.

В июне — августе тененте Бислери участвовал в ночных вылетах. Однажды в июне ему удалось на своем CR.42 перехватить бомбардировщик «Веллингтон», но атака не принесла никаких видимых результатов. Затем в ночь с 3 на 4 августа над Бенгази его «Фиат» столкнулся с другим «Веллингтоном», но самолет получил незначительные повреждения, и Бислери смог совершить посадку.

В августе 1941 г. 18° Gr., оснащенная к этому времени истребителями С.200, была направлена в Грецию. В течение почти года группа прикрывала с воздуха итальянские конвои в Эгейском море, так ни разу не встретившись с самолетами противника.

В июле 1942 г. 18° Gr. в составе 3° Stormo С.Т. тененте-колонелло Тито Фалькони вернулась в Северную Африку. Поскольку ее С.200 были оснащены подкрыльевыми держателями для 50-кг бомб, она в основном использовалась для нанесения штурмовых ударов по позициям и автоколоннам англичан в районе Эль-Аламейна. Несмотря на это Бислери еще раз продемонстрировал свою квалификацию летчика-истребителя. С 20 октября по 7 ноября он одержал семь побед, сбив шесть Р-40 и один «Бостон».

На рассвете 26 октября двенадцать С.202 во главе с командиром 74° Squadг. капитано Марио Пинна перехватили над линией фронта группу «Бостонов», летевшую под прикрытием Р-40. В ходе боя Бислери подбил истребитель сержанта Мередита (J. G. Meredith) из 344 Sqdn. RAF, который совершил вынужденную посадку в 15 км юго-восточнее г. Фука. Кроме того, согласно итальянским данным, капитано Пинна предположительно сбил «Бостон», а сержант Франчиоси (Franciosi) — Р-40.

Утром 1 ноября во время патрульного полета над шоссе Сиди-Баррани — Мерса-Матрух тененте Бислери в паре с тененте Каетани (Caetani) атаковал группу из пятнадцати Р-40. Согласно итальянским данным, были сбиты три самолета, два из которых — на счету Бислери. За этот бой оба итальянских пилота получили Серебряные медали за военную доблесть, при этом для Бислери эта награда стала уже третьей.

В 06.00 4 ноября с аэродрома Абу-Смейт (Abu Smeit) поднялись два С.202 из 23° Гг., которые пилотировали командир 74° Squadr. капитано Марио Пинна и серженте-маджиоре Франческо Кускуна из 75° Squadr. Немного спустя вслед за ними взлетел и С.202 тененте Бислери. Через некоторое время итальянские истребители недалеко от аэродрома встретились с тройкой Р-40.

Бой закончился, можно сказать, с «ничейным» результатом. Сначала был сбит один С.202, его пилот — капитано Пинна — получил тяжелые ранения рук и лица, но все же смог выпрыгнуть на парашюте<sup>1</sup>. Затем спустя несколько мгновений уже Бислери отправил на землю Р-40, только что атаковавший истребитель капитано Пинны. С.202 серженте-маджиоре Кускуны был поврежден, но смог вернуться на аэродром и благополучно приземлиться.

7 ноября Бислери в паре с марециалло Лонджи вылетел с аэродрома Бу-Амуд (Bu Amud) в направлении аэродрома Сиди-Баррани, где они должны были дозаправиться перед разведывательным полетом в район Фука. Во время перелета итальянские пилоты встретились с группой Р-40 и в ходе скоротечного боя сбили по одному истребителю. Кроме того, Лонджи затем заявил, что ему удалось повредить еще три Р-40. В ходе боя на С.202 тененте Бислери разрушилось лобовое стекло фонаря, видимо, не выдержавшее большой перегрузки во время пикирования под большим углом.

Победы Бислери и Лонджи были подтверждены итальянскими наземными частями. После этого общее число побед Бислери достигло двенадцати и он стал самым результативным среди итальянских летчиков-истребителей, действовавших в Северной Африке. Согласно данным союзников, в тот день были сбиты два Р-40 из 250 Sqdn. RAF. Один летчик – пайлэт-офицер Норман Ричард Чап (Norman Richard Chap) — погиб, а второй — капитан Калвер (Calver) — успел выпрыгнуть на парашюте<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Его нашли солдаты из итальянской парашютно-десантной дивизии «Фольгоре». Они вызвали санитарный самолет, который доставил его в госпиталь в г. Мерса-Матрух. Больше уже в боевых действиях капитано Марио Пинна не участвовал. Он успел одержать пять личных побед и был награжден двумя Серебряными и одной Бронзовой медалями за военную доблесть. После ранения Пинны командиром 74° Squadr. был назначен капитано Джорджио Тугноли.

<sup>2</sup> В ряде источников указывается, что их сбили немецкие Вф-109.

Сумев вернуться невредимым из многочисленных боевых вылетов, Бислери 19 ноября 1942 г. в районе аэродрома Уади-Тамет попал в обычную автомобильную аварию. Он был ранен и затем на госпитальном судне доставлен из Триполи в Неаполь.

В свою группу Бислери вернулся только в июне 1943 г. К этому времени она в дополнение к С.202 получила истребители С.205V и находилась на аэродроме Червере, в 48 км южнее Турина. Ее главной задачей была противовоздушная оборона Центральной Италии, и прежде всего Рима.

30 июня С.205V из 18° Gt. перехватили над Римом группу четырехмоторных В-17, которую сопровождали Р-38. В ходе боя итальянские истребители сбили четыре «Летающих Крепости»: по одной победе одержали тененте Марио Мелис (Mario Melis), Маринони (Maginoni) и Бислери<sup>1</sup>, а четвертую поделили между собой сержанте-маджиоре Кускуна и сержанте Буоджо (Buogo). Кроме того, марешалло Джиганелли и сержанте Мантелли записали на свой счет по одному «Лайтнингу». При этом группа потеряла один С.205V, пилот которого — сержанте Буоджо — успел выпрыгнуть на парашюте.

11 августа истребители 18° Gt. в период с 10.25 по 12.45 дважды атаковали группы В-17, появившиеся в районе Рима. В тот день на счету тененте Бислери были сразу две «Летающих Крепости»: первая упала в Тирренское море недалеко от г. Чивитавеккья, а вторая — северо-восточнее оз. Браччано, в 34 км северо-западнее Рима.

В течение 12, 13, 15 и 19 августа 18° Gt. безрезультатно атаковала соединения В-17, неся при этом большие потери. В результате в группе практически не осталось пригодных для полетов С.205V и пилотам приходилось подниматься в воздух на старых С.200. Так, 19 августа Бислери в ходе своего второго в тот день боевого вылета сбил на С.200 двухмоторный В-26, который рухнул в Тирренское море недалеко от г. Лидо-ди-Остия (Lido di Ostia), в 25 км юго-западнее Рима.

20 августа 1943 г. тененте Бислери был назначен командиром 83° Squadr. 18° Gt. 3° Stormo С.Т. Во второй половине следующего дня, снова вылетев на С.202, он сбил «Летающую Крепость». Бом-

---

<sup>1</sup> По некоторым данным, он одержал эту победу вместе с сержанте Мантелли.

бардировщик упал в черте Неаполя, около железнодорожной станции Помильяно-Д'Арко (Pomigliano d'Arco), и из всего экипажа только трое человек успели выпрыгнуть на парашютах. После посадки выяснилось, что Бислери израсходовал 630 12,7-мм патронов, чтобы одержать эту победу.

В течение 29 августа Бислери несколько раз участвовал в атаках соединений американских бомбардировщиков, но не смог добиться видимого результата. В тот день пилоты 3<sup>о</sup> Stormo С.Т. сбили один четырехмоторный и три двухмоторных бомбардировщика.

30 августа тененте Бислери вылетел на С.205V и, израсходовав 430 20-мм снарядов и 400 12,7-мм патронов, сбил в районе Витербо (Viterbo), в 68 км северо-восточнее Рима, еще один В-17. После этой победы он был представлен к четвертой Серебряной медали за военную доблесть, которую ему, однако, так и не удалось получить.

Около полудня 5 сентября Бислери одержал свою девятнадцатую и, как оказалось, последнюю победу в ходе Второй мировой войны. Потратив 330 20-мм снарядов и 415 12,7-мм патронов, он сбил шестую «Летающую Крепость», которая упала в Тирренское море в районе г. Чивитавеккья.

8 сентября 1943 г. на Сицилии на встрече с командующим союзными войсками генералом Дуайтом Эйзенхауэром глава правительства Италии маршал Бадольо подписал документы о безоговорочной капитуляции Италии и взаимном прекращении огня. Выход страны из Второй мировой войны положил конец карьере Бислери в качестве летчика-истребителя, и, хотя 13 октября Италия снова вступила в войну, он уже больше не участвовал в боевых действиях.

В ходе Второй мировой войны Бислери совершил 199 боевых вылетов. Согласно итальянским данным, он одержал 19 личных и 18 групповых побед и был награжден тремя Серебряными медалями за военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса.

Вернувшись к гражданской жизни, Бислери продолжил семейный бизнес. Одновременно он вспомнил свое юношеское увлечение спортивными автомобилями. Бислери участвовал в различных автогонках и даже победил на чемпионате Италии 1953 г. Не оставял он и авиацию, став президентом Миланского аэроклуба и время от времени пилотируя легкие самолеты.

15 сентября 1975 г. Бислери вместе с десятилетним сыном Франческо и своим другом Джованни Аллегри (Giovanni Allegri) на лег-

ком одномоторном самолете SIAI Marchetti F.260 «I-LALA» летел из Рима в Милан. Они возвращались домой после аудиенции у Папы Римского Павла VI, которую тот дал им в связи с выступлениями парашютистов, организованными в Риме Миланским аэроклубом. Над Лигурийскими Апеннинскими горами самолет попал в полосу плохой погоды и врезался в склон горы Анчетта (Anchetta), расположенной около местечка Чиавари (Chiavari). Все три человека, находившиеся на борту F.260, погибли.

Трагическая гибель Франко Бордони Бислери широко освещалась в итальянской прессе, но при этом в статьях, посвященных ему, период его службы в Реджиа Аэронаутике упоминался лишь вскользь.

### Хроника воздушных побед Франко Бордони Бислери

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	10.03.1941 г.	100 км восточнее Бенгази	«Бленхейм»
2	14.04.1941 г.	Тобрук	«Харрикейн»
3	17.04.1941 г.	40 км восточнее г. Дерна	«Бленхейм»
4	02.06.1941 г.	гавань Бенгази	«Бленхейм»
5		20 км севернее Бенгази	«Бленхейм»
6	20.10.1942 г.	Фука	«Бостон»
7	26.10.1942 г.	15 км юго-восточнее Фука	P-40
8	30.10.1942 г.	Эль-Аламейн	P-40
9	01.11.1942 г.	Сиди-Баррани — Мерса-Матрух	P-40
10		Сиди-Баррани — Мерса-Матрух	P-40
11	04.11.1942 г.	Абу-Смейт	P-40
12	07.11.1942 г.	Бу-Амуд — Сиди-Баррани	P-40
13	30.07.1943 г.	Прадика-ди-Маре (Pratica di Mare)	B-17
14	11.08.1943 г.	г. Чивитавеккья	B-17
15		северо-восточнее оз. Браччано, в 34 км северо-западнее Рима	B-17
16	19.08.1943 г.	г. Лидо-ди-Остия	B-26
17	21.08.1943 г.	ст. Помильяно-Д'Арко, около Неаполя	B-17
18	30.08.1943 г.	г. Витербо, в 68 км северо-восточнее Рима	B-17
19	05.09.1943 г.	г. Чивитавеккья	B-17

## Луиджи Горрини (Luigi Gorriani)



Так же, как и Франко Бордони Бислери, он служил в 18° Gr. Хотя Горрини был четырежды сбит и получил около десяти ранений, он пережил Вторую мировую войну и был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

Луиджи Горрини родился 12 июля 1917 г. в местечке Альсено (Alseno), в 27 км юго-восточнее г. Пьяченца. В ранней юности его страстью были мотоциклы, которую затем затмила мечта о полетах. Он вступил в Реджиа Аэронаутику и был направлен в истребительную авиашколу на аэродроме Кастильоне-дель-Лаго (Castiglione del Lago), расположенном на западном берегу оз. Тразименто, в 28 км западнее Перуджи.

В 09.55 5 мая 1939 г. Горрини впервые самостоятельно поднялся в воздух на истребителе CR.32. После завершения подготовки он в ноябре того же года в звании сержанте был направлен в 85° Squadr. 18° Gr. 3° Stormo C.T., в составе которой и прослужил до сентября 1943 г.

Осенью 1940 г. Горрини участвовал в боевых вылетах над Южной Англией и Ла-Маншем. В начале 1941 г. он прибыл в Северную Африку, где одержал две свои первые победы.

В 06.30 16 апреля Горрини на CR.42 поднялся с аэродрома, расположенного около г. Дерна. Патрулируя на высоте 3500 м над побережьем и портом, он заметил и атаковал два «Бьюфайтера». Израсходовав 1100 12,7-мм патронов, Горрини смог сбить один и

повредить второй самолет и затем в 09.15 приземлился на аэродроме Дерна.

В 16.10 29 июня «Фиат» Горрини взлетел с полевого аэродрома К2 около Бенгази. Как и в прошлом случае, его заданием было патрулирование над городом и кораблями, стоявшими в гавани Бенгази. Через некоторое время Горрини обнаружил бомбардировщик «Бленхейм», летевший на высоте около 8100 м. Расстреляв на этот раз 1375 12,7-мм патронов, он все же смог подбить его. В последний момент Горрини из-за нехватки кислорода потерял сознание и его «Фиат», потеряв управление, начал падать. Однако все завершилось благополучно, и, быстро придя в себя, он смог восстановить управление самолетом и в 18.15 сел на аэродроме К2. Поскольку Горрини не успел заметить, что произошло с «Бленхеймом», он заявил лишь о вероятной победе. Только после сообщения о падении бомбардировщика ему засчитали вторую победу.

В августе 1941 г. 18° Gr., которая к этому времени уже была оснащена истребителями С.200, перебазировалась в Грецию. В течение почти года Горрини совершал патрульные полеты над Эгейским морем, прикрывая итальянские конвои, но так ни разу и не встретил в воздухе противника.

В июле 1942 г. группа вернулась в Северную Африку, чтобы поддержать новое наступление немецко-итальянских войск. И снова у Горрини было мало шансов увеличить счет своих побед, так как С.200 из 18° Gr., оснащенные подкрыльевыми держателями для 50-кг бомб, использовались в качестве истребителей-бомбардировщиков, нанося штурмовые удары по позициям и автоколоннам англичан в районе Эль-Аламейна.

В результате Горрини одержал новые воздушные победы лишь в январе 1943 г. К этому времени 18° Gr. была уже вооружена истребителями С.202 и действовала с аэродромов Меденин и Габес в Тунисе. Летая на С.202 «85 – 2», Горрини после полудня 2 января в бою над заливом Сидра сбил Р-40 из 250 Sqdn. RAAF и повредил «Спитфайр», а затем 11 января во время налета на английский аэродром Уади-Тамет — «Спитфайр».

В марте 18° Gr., в которой осталось лишь несколько истребителей, была отозвана в Италию. Получив на аэродроме Каселле-Торинесе, в 12 км севернее Турина, новые С.202 и С.205V, она прибыла на аэродром Чампино, чтобы участвовать в противовоздушной обороне Рима и центральных районов Италии.



**Сержете Горрини около своего С.200 «85-5»,  
аэродром Чампино, лето 1941 г.**



**Сержете Луиджи Горрини,  
аэродром Кампоформидо, весна 1944 г.**

Из-за сильного воспаления глаз Горрини долгое время был вынужден оставаться на земле, но в июле — августе быстро восполнил потерянное время. В этот период 18° Gr. базировалась на аэродроме Черветери, в 35 км северо-западнее Рима, и ежедневно участвовала в отражении налетов авиации союзников. Одержав в течение двух месяцев одиннадцать побед, сержанте-маджоре Горрини стал самым результативным летчиком-истребителем, участвовавшим в противовоздушной обороне Италии.

19 июля пилоты 18° Gr. атаковали над Римом группу бомбардировщиков В-24, которую сопровождали истребители Р-38. Согласно итальянским данным, были сбиты пять «Либерейторов» и два «Лайтнинг». В этом бою сержанте-маджоре Горрини сбил по одному В-24 и Р-38 и еще один истребитель повредил. На следующий день на его счету был один сбитый и один поврежденный «Лайтнинг».

13 августа в районе г. Лидо-ди-Остия, в 25 км юго-западнее Рима, Горрини сбил свой второй «Либерейтор». Однако его С.202 также был подбит огнем бортстрелков с обреченного бомбардировщика. Истребитель получил тяжелейшие повреждения, и Горрини был вынужден выпрыгнуть на парашюте.

27 августа С.205V из 18° Gr. поднялись навстречу соединению В-24, которое подвергло бомбежке аэродром Черветери. Горрини удалось сбить два «Либерейтора», но при этом одно крыло его истребителя было повреждено в результате взрыва перегревшегося магазина с пулеметными патронами. В довершение всего на самолете закончилось горючее, но Горрини все же удалось, планируя, дотянуть до аэродрома и благополучно посадить С.205V.

29 августа на счету Горрини были два сбитых и два поврежденных Р-38. В итальянском Военном бюллетене от 30 августа говорилось: *«В воздушных боях 27 и 29 августа отличился сержанте-маджоре Луиджи Горрини из 3° Stormo Caccia, который сбил два четырехмоторных бомбардировщика и двухмоторный истребитель»*. В тот же день он записал на свой счет один В-17, который упал в районе г. Фраскати, в 17 км юго-восточнее Рима.

31 августа 1943 г. Горрини совершил свой последний боевой вылет в составе Реджиа Аэронаутики. Около полудня группа В-24 атаковала Неаполь и в 12.00 с римского аэродрома Палидоро (Palidoro) ей наперехват по тревоге взлетели С.205V из 18° Gr. На высоте 8500 м они вступили в бой с истребителями, прикрывавшими «Либерейторы». Горрини удалось сбить «Спитфайр» и повредить

P-38, прежде чем его самолет тоже получил серию попаданий. Попытка совершить вынужденную посадку закончилась неудачно, и С.205V потерпел аварию. Горрини получил серьезные травмы и несколько недель провел в госпитале.

В октябре 1943 г. он в числе многих других итальянских летчиков откликнулся на призыв тененте-колонелло Эрнесто Ботто продолжить борьбу во вновь формируемых на севере Италии Республиканских военно-воздушных силах. 23 декабря 1943 г. Горрини был включен в состав I° Squadr. I° Gr. С.Т. под командованием капитано Висконти. В тот же день, в 10.15, он поднялся в воздух на истребителе С.205V, продемонстрировав, что не утратил летных навыков.

В ходе боевых вылетов в январе — апреле 1944 г. Горрини сбил четыре самолета союзников, увеличив общий счет своих побед до девятнадцати. 30 января на его счету был P-47, 31 января — P-38, 11 марта — В-17 и 6 апреля — P-47. Надо отметить, что, по некоторым данным, он одержал еще пять побед, но они не имеют достаточных подтверждений. 15 июня 1944 г. Горрини был снова сбит, и новое тяжелое ранение положило конец его участию в боевых действиях.

После окончания Второй мировой войны Горрини продолжал служить в ВВС Италии. В 1958 г. в дополнение к двум Бронзовым медалям за военную доблесть и немецким Железным Крестам 2-го и 1-го классов, полученным в ходе войны, он был удостоен высшей военной награды Италии — Золотой медали за военную доблесть. Это было очень необычное награждение, поскольку летчики, как правило, получали ее только в ходе боевых действий и большей частью посмертно. Несмотря на то, что Горрини в 1943 — 44 гг. воевал в составе ANR, итальянское правительство решило таким образом отметить его несомненные заслуги в составе Реджиа Аэронаутики до 8 сентября 1943 г.

В 1979 г. Луиджи Горрини вышел в отставку и поселился на своей родине — в поселке Альсено, в 27 км юго-восточнее г. Пьяченца.

## Уго Драго (Ugo Drago)



Уго Драго родился 3 марта 1915 г. в г. Верчелли (Vercelli), в 65 км северо-восточнее Турина. После получения диплома Академии физического образования в Риме (Accademia di Educazione Fisica) он в течение некоторого времени работал тренером, пока не решил стать военным летчиком.

27 июня 1938 г. Драго получил лицензию гражданского пилота и в октябре того же года поступил в академию Реджиа Аэронаутики в г. Казерта. 19 марта 1939 г. он получил лицензию летчика-истребителя и 16 мая в звании соттененте был включен в 363° Squadr. 150° Gr. 53° Stormo С.Т. Эскадрилья имела на вооружении бипланы CR.42 и базировалась на аэродроме Каселле-Торинесе, в 12 км севернее Турина.

10 июня 1940 г. Италия вступила во Вторую мировую войну, уже 13 июля за храбрость, проявленную в ходе боевых вылетов над Францией, соттененте Драго был награжден Военным Крестом. Всего в ходе непродолжительной французской кампании он успел совершить двадцать боевых вылетов.

23 октября 1940 г. 150° Gr. была переброшена в Албанию, на аэродром Валона, и получила статус автономной.

2 ноября десять SM.79 под прикрытием двенадцати «Фиатов» из 150° Gr. Aut. С.Т. совершили налет на Салоники. На подходе к цели Драго заметил на высоте 5000 м два греческих истребителя PZL P.24, которые заходили для атаки бомбардировщиков. Вместе

со своим ведомым Драго атаковал их и в ходе завязавшегося боя сбил один P.24. Это была его первая победа в ходе Второй мировой войны.

14 ноября греческая армия перешла в наступление по всему фронту и довольно быстро смогла прорвать итальянские позиции. В течение дня греческие бомбардировщики «Бленхейм», «Потез-63» и «Баттл» из 31, 32 и 33 MiG, которых прикрывали истребители PZL P.24 из 23 MiG, совершили несколько налетов на итальянские аэродромы около албанского города Корица.

Этот день вполне мог стать последним в летной карьере Драго. Сначала утром он атаковал один из «Баттлов», но, расстреляв весь боезапас, так и не смог сбить его. Затем в ходе следующего вылета Драго столкнулся с пятеркой греческих истребителей и едва смог уйти от них. Уже возвращаясь в Корицу, он заметил два PZL P.24 и атаковал их. Драго снова постигла неудача: его самолет получил несколько попаданий, и только появление еще одного «Фиата» позволило ему благополучно вернуться на свой аэродром.

Около полудня четыре CR.42 из 150° Gr.Aut. C.T., которые пилотировали соттотененте Драго и Эрнесто Тревизи, а также сержанте Аугусто Манетти и Витторио Пирчио, вылетели на патрулирование в район Корица — Аргирокастрон. Вскоре итальянцы обнаружили два PZL P.24 и сразу же атаковали их. Однако это была лишь приманка, а на большой высоте находились еще десять истребителей из 23 MiG во главе с эписминагосом Теодопоулосом.

В результате были сбиты два «Фиата», а еще один получил повреждения. В то же время в ходе боя, согласно итальянским данным, греки потеряли пять PZL P.24. Три истребителя были сбиты совместными усилиями всех четырех пилотов, а остальные два были на счету Драго, который за этот бой был награжден Серебряной медалью за военную доблесть.

Согласно воспоминаниям Драго, свою следующую победу он одержал 18 декабря в районе г. Валона, однако официально четвертая победа ему была засчитана только 13 февраля 1941 г. В тот день он вылетел на разведку погоды в район г. Тепелена и, обнаружив недалеко от Аргирокастропа английский бомбардировщик «Баттл», сбил его.

В марте 1941 г. 150° Gr.Aut. C.T. была оснащена истребителями C.200. После оккупации Греции и Югославии немецкими и итальянскими войсками она оставалась на Балканах и лишь в декабре была направлена в Ливико, на аэродром Бенгази. Основной задачей груп-

пы, в которой к этому моменту имелись двадцать пять самолетов, стало прикрытие порта Бенгази и итальянских морских конвоев в районе между Триполи и Тобруком. До конца года Драго совершил на С.200 150 боевых вылетов, но так и не смог одержать ни одной победы.

31 декабря 1941 г. Драго было присвоено звание тененте. За мужество, проявленное в боях в Северной Африке, он в марте 1942 г. был награжден второй Серебряной медалью за военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса.

10 ноября 1942 г. 150° Gr.Aut. С.Т. была отозвана в Италию и, оставив все самолеты 8° Gr. 2° Stormo С.Т., прибыла на аэродром Лечче, в 37 км юго-восточнее Бриндизи. К этому времени Драго выполнил на С.200 еще 124 боевых вылета.

1 января 1943 г. тененте Драго был назначен на должность командира 363° Squadr. 150° Gr.Aut. С.Т. Весной того же года пилоты группы первыми в Реджиа Аэронаутике начали осваивать немецкие «Мессершмитты». К апрелю переподготовка была завершена, группа получила 49 Вf-109F-4 и G-4/6 и перелетела на аэродром Шакка в юго-западной части Сицилии.

Утром 9 июня 1943 г. Драго на Вf-109G-6 «363 – 7» в бою над Пантеллерией сбил «Спитфайр» из 308FS 31FG, который пилотировал первый лейтенант<sup>1</sup> МакМанн (McMann). Позднее в тот же день четырнадцать С.202 из 151° Gr. 53° Stormo С.Т. и четыре Вf-109G из 150° Gr.Aut. С.Т. снова встретились над Пантеллерией со «Спитфайрами» из 308FG 31FG, которые в районе острова вели поиск своих сбитых летчиков. В ходе боя были сбиты два американских истребителя: один из них был на счету тененте Джованни Чiale (Giovanni Chiale), а второй — на счету Драго. Эта победа стала последней победой, одержанной Драго в составе Реджиа Аэронаутики.

В то же время итальянцы потеряли два С.200 из 151° Gr., при этом оба пилота — командир группы капитано Бруно Веронези (Bruno Veronesi) и соттененте Антонио Краббиа — успели выпрыгнуть на парашютах. Был сбит и Вf-109G-6 «363 – 7» тененте

---

<sup>1</sup> Звание первого лейтенанта (First Lieutenant) в USAAF соответствовало званию тененте в Реджиа Аэронаутике.



**Пилоты 150<sup>o</sup> Gr. Aut. C.T.,  
аэродром Шакка, Сицилия, июнь 1943 г.  
На крыле «Мессершмитта» сидит командир 363<sup>o</sup> Squadr.  
тененте Уго Драго**

Драго. Также покинув самолет на парашюте, он опустился в море и был затем подобран рыбаками с Пантеллерии. Уже ближайшей ночью все три пилота на борту транспортного самолета SM.81 были доставлены обратно на Сицилию.

В начале июля в ходе массированных налетов авиации союзников на аэродром Шацца 150° Gr. Aut. С.Т. потеряла все свои «Мессершмитты» и потому была отозвана в Италию.

8 сентября 1943 г. Италия капитулировала перед западными союзниками и вышла из войны. Страна оказалась разделенной на две неравные части: южные районы находились под контролем англо-американских войск и нового итальянского правительства во главе с маршалом Бадольо, а центральные и северные — были оккупированы немецкими войсками. В эти хаотичные дни Драго попытался добраться до своего дома, но в г. Феррара был арестован немецкими властями и помещен в концентрационный лагерь около Болоньи. После отказа поступить на службу в Люфтваффе он в числе других итальянских солдат и офицеров был на поезде отправлен в концлагерь на территории Германии. Однако Драго повезло, и он вместе с несколькими своими товарищами смог выпрыгнуть из поезда незадолго до того, как тот пересек итало-германскую границу. Затем он жил фактически на нелегальном положении, скрываясь от властей.

После того как в октябре 1943 г. в Ломбардии была создана Итальянская Социалистическая Республика Драго откликнулся на призыв Эрнесто Ботто и, выйдя из подполья, вступил во вновь создаваемую республиканскую авиацию. В конце декабря была сформирована II° Gr. С.Т. под командованием тененте-колонелло Антонио Виззотто и тененте Драго возглавил 1° Squadr. «Canepelle».

Первоначально группа была вооружена истребителями G.55, но в середине июня 1944 г. прибыла на аэродром Авиано, в 74 км севернее Венеции, где получила Vf-109G, переданные из состава JG53 и JG77. После того как все пилоты освоили «Мессершмитты», II° Gr. С.Т. была направлена на аэродром Виллафранка, в 15 км юго-западнее Вероны.

В 17.55 24 июня девять Vf-109G из II° Gr. С.Т. перехватили одиннадцать P-47 из GСII/5 «Lafayette», которые атаковали железнодорожный мост около г. Овада, в 35 км северо-западнее Генуи. Согласно итальянским данным, были сбиты два «Тандерболта», один из которых был на счету Драго. Фактически же французская эскадрилья не имела потерь, и все самолеты вернулись на свой аэродром.

14 июля двенадцать Вf-109G-6 из II° Gr. С.Т. атаковали группу В-25 из 310BG, бомбившую мост через р. По около поселка Корбола, в 40 км северо-восточнее Феррары. После боя итальянцы заявили о двух победах, одну из которых одержал Драго. Однако, как и в предыдущем случае, они не подтверждаются данными противоположной стороны о своих потерях.

Утром 20 июля «Мессершмитты» из II° Gr. С.Т. перехватили в районе Удине — Авиано «Либерейторы» из 485BG. Драго сбил один бомбардировщик, а остальные пилоты повредили еще четыре самолета. На этот раз победа Драго полностью соответствует американским данным, поскольку из этого боя не вернулся даже не один, а два В-24J из 485BG. На следующее утро Драго сбил в районе Полы второй «Либерейтор», что также подтверждается американскими данными.

26 июля южнее Пьяченцы одиннадцать Вf-109G из II° Gr. С.Т. вступили в бой с Р-47D из 86FS 79FG, атаковавшими мост северо-западнее г. Брешиа. Затем американцы утверждали, что сбили шесть «Мессершмиттов», но фактически итальянцы потеряли только один. В то же время пилоты II° Gr. С.Т., среди которых был и Драго, претендовали на три «Тандерболта», но в тот день все истребители 86FS 79FG благополучно вернулись обратно.

7 ноября 1944 г. Драго было присвоено звание капитана. Вскоре после полудня 16 ноября он сбил Р-51 из 332FG, входивший в сопровождение группы В-17, которая возвращалась на свою базу в Южной Италии после налета на цели на территории Германии. Эта победа полностью соответствует сведениям USAAF о своих потерях.

26 декабря 1944 г. Драго и тененте Келлер сбили два «Мустанга» из 3 Sqn. SAAF, однако данными союзников подтверждается лишь одна победа Келлера.

1 февраля 1945 г. эскадрильи II° Gr. С.Т. получили новые обозначения в соответствии с системой, принятой в Люфтваффе, и потому 1° Squadr. была переименована в 4° Squadr.

6 февраля «Мессершмитты» из II° Gr. С.Т. встретились с Р-47 из 522FS 27FG. Итальянцы заявили о двух сбитых «Тандерболтах», один из которых был записан на счет капитано Драго, но в действительности оба истребителя, получив тяжелые повреждения, все же смогли дотянуть до своего аэродрома. Американцы претендовали на три Вf-109, но II° Gr. С.Т. потеряла только один.



**Тененте Драго (сидит на фюзеляже)  
помогает пилотам своей эскадрильи освоить Bf-109G-6,  
аэродром Кашиня-Ваджа, 30.05.1944 г.**



**Командир 4° Squadr. II° Gr. С.Т. капитано Драго  
после вылета на Bf-109G-10/AS,  
аэродром Авнано, февраль 1945 г.**

12 февраля итальянские пилоты в районе г. Леньяго, в 37 км юго-восточнее Вероны, атаковали группу В-25 из 310BG. Драго удалось сбить один самолет, но при этом его «Мессершмитт» получил попадание.

Днем 12 марта «Мессершмитты» II° Gt. С.Т. вылетели на перехват группы бомбардировщиков, но так и не смогли обнаружить ее. На обратном пути в Авиано капитано Драго севернее Падуи обнаружил одиночный самолет-разведчик F-5E<sup>1</sup> и, согласно итальянским данным, в 12.43 сбил его. В своем рапорте он написал: *«Открыл огонь с дистанции около 100 м, находясь справа от его хвоста. После короткой очереди (только пять 30-мм снарядов и около тридцати 13-мм пуль) вражеский самолет получил попадания в правый двигатель и фюзеляж. Сразу же появился белый дым, а самолет спикировал влево. Я не мог последовать за ним, поскольку имел топлива только на пятнадцать минут полета»*. Однако в действительности самолет, который пилотировал лейтенант Клайд Аллен (Clyde T. Allen) из 32PRS<sup>2</sup>, был лишь поврежден. Он смог дотянуть до аэродрома во Флоренции и приземлился «на брюхо» около взлетно-посадочной полосы.

Утром 23 марта «Мессершмитты» из II° Gt. С.Т. в районе аэродрома Кампоформидо, приблизительно в 90 км северо-восточнее Венеции, вступили в бой с Р-47 из 85FS 79FG. В 09.25 капитано Драго одержал свою семнадцатую и, как оказалось, последнюю победу. Сбитый им «Тандерболт» упал около г. Тарченто (Tarceto), в 16 км севернее Удине. Американский летчик — второй лейтенант Джек Фэйри (Jack Faire) — успел выпрыгнуть на парашюте и попал в плен.

В период с 24 июня 1944 г. по 23 марта 1945 г. Драго совершил 81 боевой вылет и провел 33 воздушных боя. Одержав одиннадцать побед, он стал самым результативным летчиком-истребителем в составе ANR. Капитано Драго проявил себя и как умелый командир, поскольку за это время его эскадрилья потеряла всего двух пилотов.

---

<sup>1</sup> Представлял собой разведывательный вариант истребителя Р-38, на котором в носовой части вместо вооружения были установлены четыре фотокамеры.

<sup>2</sup> PRS (Photographic Reconnaissance Squadron) — фоторазведывательная эскадрилья.

В ходе Второй мировой войны Драго был награжден тремя Серебряными медалями за военную доблесть, в т. ч. одной из них уже во время службы в ANR, двумя Военными Крестами и немецкими Железными Крестами 2-го и 1-го классов. При этом последнюю награду — Железный Крест 1-го класса — он получил 16 апреля 1945 г.

**Хроника личных побед Уго Драго,  
записанных на его счет в ходе Второй мировой войны**

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	02.11.1940 г.	Салоники	PZL P.24
2	14.11.1940 г.	Корица	PZL P.24
3		Корица	PZL P.24
4	13.02.1941 г.	Аргирокастрон	«Баттл»
5	09.06.1943 г.	о. Пантеллерия	«Спитфайр»
6		о. Пантеллерия	«Спитфайр»
7	24.06.1944 г.	южнее г. Овада	P-47
8	14.07.1944 г.	Феррара — Болонья	B-25
9	20.07.1944 г.	Удине — Авиано	B-24
10	21.07.1944 г.	Пола	B-24
11	26.07.1944 г.	южнее г. Пьяченца	P-47
12	16.11.1944 г.	Авиано	P-51
13	26.12.1944 г.	Венция — Удине	P-51
14	06.02.1945 г.	севернее Вероны	P-47
15	12.02.1945 г.	Леньяго	B-25
16	12.03.1945 г.	севернее г. Падуя	F-5E
17	23.03.1945 г.	Тарченто, в 16 км севернее Удине	P-47

После окончания Второй мировой войны Драго эмигрировал в Аргентину, где работал в качестве пилота-инструктора. В 1953 г. он вернулся в Италию и поступил на работу в авиакомпанию «Alitalia». Долгие годы он летал на различных пассажирских самолетах в качестве первого пилота и закончил свою летную карьеру в должности командира экипажа реактивного «Боинга-747».

Выйдя на пенсию, Уго Драго поселился в Риме.

## Марио Висинтини (Mario Visintini)



Хотя он и занимает седьмое место в списке итальянских асов периода Второй мировой войны, он в то же время является самым результативным среди пилотов, летавших на бипланах CR.42.

Марио Висинтини родился 26 апреля 1913 г. в г. Паренцо (Parenzo) на полуострове Истрия. После окончания Первой мировой войны Истрия, до того принадлежавшая Австро-Венгрии, отошла Италии<sup>1</sup>. Поэтому свою фамилию Висентин, полученную при рождении, Марио позднее изменил на более итальянскую — Висинтини.

После окончания гимназии он попытался поступить в академию Реджиа Аэронаутики в г. Казерта, но не смог пройти медицинскую комиссию. Однако эта неудача не поколебала желания Висинтини стать военным летчиком. Он поступил в гражданскую авиашколу, располагавшуюся на аэродроме Таледжо (Taliedo), в 57 км северо-восточнее Милана, и в июне 1936 г. получил лицензию пилота частного самолета. Это дало Висинтини возможность вступить в Реджиа Аэронаутику в качестве пилота-кадета (Allievo Ufficiale Pilota di Complemento).

---

<sup>1</sup> Паренцо был переименован в Полу (Pola). После окончания Второй мировой войны полуостров Истрия был передан Югославии и Пола получила новое название — Пула. Ныне весь полуостров принадлежит Хорватии.

Он был направлен в военную авиашколу, находившуюся на аэродроме Гротталье, в 17 км северо-западнее Таранто. Завершив курс подготовки, Висинтини получил лицензию военного летчика и звание соттененте. 14 ноября 1936 г. он прибыл в 91° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo С.Т., базировавшуюся на аэродроме Горинья, около югославской границы.

В ноябре 1937 г. он добровольцем отправился в Испанию и был включен в состав 25° Squadr. XVI° Gr. С.Т. В течение одиннадцати месяцев Висинтини участвовал в боевых вылетах, но смог одержать лишь одну личную победу. 5 сентября 1938 г. в районе местечка Вента-де-лос-Каспосинес он сбил республиканский И-16. В Испании Висинтини налетал около 300 часов и был награжден Серебряной медалью за военную доблесть.

В октябре 1938 г. он вернулся в Италию и, благодаря своим успешным действиям в Испании, в следующем месяце был зачислен в кадровый состав Реджиа Аэронаутики. Висинтини направили в 4° Stormo С.Т., и в январе 1940 г. ему было присвоено звание тененте. 5 апреля Висинтини был включен в 413° Squadr. Aut. С.Т., которая базировалась в Эфиопии, а в конце мая его перевели в находившуюся там же 412° Squadr. Aut. С.Т.

10 июня 1940 г. Италия вступила во Вторую мировую войну и спустя четыре дня бомбардировщики RAF начали полеты над территорией Эритреи. Уже 14 июня тененте Висинтини одержал свою первую победу, сбив в районе порта Массауа, на побережье Красного моря, бомбардировщик «Уэллесли» К7743 из 14 Sqn. RAF. Пилот самолета — пайлэт-офицер Реджинальд Патрик Бленнер Планкетт (Reginald Patrick Blenner Plunkett) — погиб<sup>1</sup>.

3 июля три «Уэллесли» из 14 Sqn. RAF совершали разведывательный полет по маршруту Зула — Дэкамэре (Decamere) — Гурэ — Асмэра — Массауа. Миновав местечко Дэкамэре, два самолета неожиданно резко развернулись в направлении побережья

---

<sup>1</sup> Экипаж «Уэллесли» включал два или три человека: пилота и бортстрелка или пилота, штурмана и бортстрелка. Однако судьба других членов экипажа сбитого бомбардировщика, помимо Планкетта, неизвестна. Это косвенно подтверждает предположение, что в ходе этого вылета на борту самолета находился лишь один пилот. Согласно некоторым источникам, Планкетт накануне во время шумного веселья в офицерской столовой поспорил о том, что сможет совершить боевой вылет один — без бортстрелка.

Красного моря и вскоре скрылись в облаках. В результате ведущий бомбардировщик — «Уэллесли» L2652 26-летнего флайнг-офицера Самуэля Густава Содерхольма (Samuel Gustav Soderholm) — продолжал дальше полет в одиночестве. Вскоре он был атакован «Фиатом» Висинтини и сбит. Содерхольм погиб, а судьба остальных членов его экипажа неизвестна.

Надо отметить, что перед капитуляцией итальянских войск в Восточной Африке документация 412<sup>o</sup> Squadr. Aut. С.Т. была уничтожена. Поэтому подробности побед, одержанных Висинтини, известны в основном по данным противоположной стороны и воспоминаниям пилотов, служивших вместе с ним. Это приводит к тому, что между различными источниками существуют разночтения. Так, например, в некоторых из них первые две победы Висинтини датируются не 14 июня и 3 июля, а соответственно 12 июня и 4 июля.

В течение июля тененте Висинтини сбил еще четыре бомбардировщика, а также один «Бленхейм» разделил со своим ведомым сержанте-маджоре Луиджи Бароном, однако даты этих побед неизвестны. Возможно, что одна из них была одержана 12 июля, когда около полудня одиннадцать бомбардировщиков «Уэллесли» из 14 и 47 Sqdn. RAF атаковали аэродром Массауа. Итальянские «Фиаты», перехватив их, смогли сбить «Уэллесли» K8520 флайт-сержанта Фредерика Нельсона (Frederick Nelson) из 47 Sqdn. RAF и повредить еще один самолет.

К концу июля число личных побед, одержанных Висинтини после вступления Италии во Вторую мировую войну, достигло шести, и 29 июля он был награжден второй Серебряной медалью за военную доблесть.

1 сентября с аэродрома Массауа по тревоге поднялись три «Фиата», среди которых был и истребитель Висинтини. Над о. Хармил (Harmil), приблизительно в 60 км восточнее Массауа, они перехватили одиночный «Уэллесли» L2669 из 14 Sqdn. RAF, который совершал разведывательный полет. Совместными усилиями всех трех итальянских пилотов самолет был подбит и совершил вынужденную посадку на острове. Весь экипаж «Уэллесли» во главе с сержантом Норрисом (Norris) попал в плен.

Ранним утром 30 сентября три «Бленхейма» Mk.I из 45 Sqdn. RAF во время рейда на Гурэ были перехвачены итальянскими CR.32 и CR.42. В результате один бомбардировщик — L6665 — был сбит. Его пилот — 25-летний сквэдэрн-лидер Георг Джастин Буш (George

Justin Bush) — погиб, а остальные два члена экипажа успели выпрыгнуть на парашютах. Час спустя над Гурэ появились еще шесть «Бленхеймов» Mk.I из 45 Sqn. RAF, которые снова были атакованы «Фиатами». Согласно итальянским данным, в тот день тененте Висинтини сбил два «Бленхейма», но фактически англичане потеряли только один самолет сквэдрэн-лидера Буша.

Ранним утром 16 октября 1940 г. бомбардировщик SM.79, за штурвалом которого сидел генерал Пиачентини, и шесть CR.42 из 412° Squadr. Aut. С.Т., которые пилотировали командир эскадрильи капитано Антонио Раффи, тененте Висинти, Карло и Де Паули, серженте-маджоре Барон и Скарселли, атаковали английский аэродром Гедареф, расположенный в 330 км юго-восточнее суданской столицы Хартума. Сброшенные Пиачентини бомбы не нанесли ущерба, но зато пилоты «Фиатов» добились большого успеха. Ими были уничтожены все восемь бомбардировщиков «Уэллесли», имевшиеся в 47 Sqn. RAF, два «Винсента» из 430 Flight, а также склад боеприпасов и грузовик. Попытки англичан вызвать на помощь свои истребители оказались безуспешными, поскольку телефонная линия между Гедарефом и аэродромом Аззоэз, где те базировались, оказалась перерезанной. За этот налет тененте Висинтини был награжден Бронзовой медалью за военную доблесть.

6 ноября английские войска начали наступление на итальянский форт Галлабат и г. Метемма, находившиеся в непосредственной близости от судано-эфиопской границы. В течение дня «Фиаты» из 412° Squadr. Aut. С.Т. сбивали в районе Галлабат — Гондэр шесть «Гладиаторов»: три из 1 Sqn. SAAF и столько же из «К» Flight. Два из этих истребителей были записаны на счет тененте Висинтини.

Утром 12 декабря пять CR.42 из 412° Squadr. Aut. С.Т. во главе с капитано Раффи атаковали аэродром Гац-Регеб. На земле были уничтожены четыре самолета Хаукер «Хардис» из 237 Sqn. SAAF. Под сильным зенитным огнем Раффи выполнил несколько атак на один из самолетов, который упорно не хотел загораться. В конце концов, его «Фиат» получил попадание в маслобак, а сам Раффи был легко ранен. Оставляя за собой шлейф дыма, истребитель повернул в сторону линии фронта. Однако через некоторое время двигатель заглох и Раффи совершил вынужденную посадку восточнее г. Аромэ (Агома), от которого до линии фронта оставалось еще около ста километров.

Тененте Висинтини приземлился рядом, чтобы взять своего ко-



**Пилоты 412° Squadr. Aut. С.Т.,  
аэродром Барэнту, Эритрея, 1940 г.  
Слева направо: тененте Каччиавиллани (Cacciavillani),  
тененте Виситтини, соттотененте Д'Аддетта (D'Addetta),  
тененте Ди Паули (Di Pauli), капитано Раффи,  
соттотененте Леви (Levi)**



**Тененте Марио Виситтини (слева),  
вывезший из-за линии фронта на своем CR.42  
командира 412° Squadr. Aut. С.Т. капитано Антонио Раффи (справа),  
12.12.1940 г.**

мандира. Два человека только с большим трудом поместились в узкой кабине «Фиата», рассчитанной на одного пилота. Раффи сел в кресло, а Висинтини, сняв предварительно парашют, разместился у него на коленях. Они смогли взлететь и затем благополучно достигли аэродрома Асмэра. Перед взлетом Раффи и Висинтини подожгли поврежденный «Фиат», а затем остальные истребители выполнили еще несколько атак, чтобы окончательно уничтожить его.

16 января 1941 г. Висинтини было присвоено звание капитана и он был назначен командиром 412° Squadr. Aut. С. Т. вместо капитана Антонио Раффи.

В течение января Висинтини записал на свой счет еще две личных победы. Никаких подробностей относительно первой из них и даже ее даты не известно. Вторую победу, согласно итальянским данным, он одержал 26 января, сбив бомбардировщик «Бленхейм», однако, по сведениям RAF, в тот день в Восточной Африке не был потерян ни один самолет этого типа. 4 февраля на счету Висинтини был еще один «Бленхейм», но и об этой победе не известно никаких подробностей.

Утром 9 февраля пять «Фиатов» во главе с капитано Висинтини атаковали английский аэродром Акордат, в 420 км восточнее Хартума. После возвращения итальянские пилоты заявили о том, что на земле были уничтожены 16 самолетов, но фактически англичане потеряли шесть самолетов и еще четыре получили повреждения.

Около полудня того же дня Висинтини перехватил и сбил два английских самолета, участвовавших в налетах на аэродромы Асмэра и Ади-Угри. Согласно итальянскому Военному бюллетеню № 167, это были его 15-я и 16-я личные победы<sup>1</sup>.

В некоторых источниках указывается, что в начале 1941 г. Висинтини в трех вылетах сбил три «Бленхейма». Поэтому возможно, что сбитые им 9 февраля самолеты могли быть именно этого типа. По воспоминаниям пилотов 412° Squadr. Aut. С. Т., в одном случае Висинтини приблизился вплотную к «Бленхейму», у которого горел один двигатель, сигнализируя его пилоту, чтобы он совершил вынужденную посадку. Только после того, как английский летчик игнорировал его сигналы, Висинтини добил бомбардировщик.

Согласно итальянскому Военному бюллетеню № 252 от 14 февраля 1941 г., капитано Висинтини 11 февраля в районе г. Кэрэн,

---

<sup>1</sup> С учетом победы, одержанной в Испании.

в 80 км северо-западнее г. Асмэра, сбил один «Харрикейн». Возможно, эта победа была засчитана ему после боя с истребителями из I Sqdn. SAAF. В тот день одиннадцать «Харрикейнов» из этой эскадрильи действительно патрулировали над линией фронта в районе Кэрэна. Два из них столкнулись с тремя «Фиатами», которые быстро скрылись в толстой облачности. «Харрикейн» лейтенанта Вилюена устремился за ними и больше уже не вернулся назад. Согласно английским данным, израсходовав все горючее, он приземлился около небольшой деревни на территории Эритреи и на следующее утро во время взлета разбился.

Вероятно, что самолеты, которые преследовал Вилюен, были CR.42 из 412<sup>o</sup> Squadr. Aut. C. T., обстреливавшие английские позиции около Кэрэна. На обратном пути «Фиаты» попали в полосу плохой погоды и два из них приземлились на передовой взлетно-посадочной полосе около местечка Сэбэрджумэ (Sabarguma), между Массауа и Асмэре. Один истребитель принадлежал серженте-маджиоре Луиджи Барону, который был постоянным ведомым Висинтини. Вероятно, именно поэтому последний уже вскоре снова поднялся в воздух, чтобы помочь своим пилотам вернуться на аэродром. Этот вылет стал последним для Висинтини — из-за сильного бокового ветра его CR.42 отклонился от курса и в условиях низкой облачности врезался в склон горы Нефасит (Nefasit). Что касается Барона и другого пилота, то через некоторое время они благополучно вернулись на свой аэродром.

Посмертно капитано Марио Висинтини был награжден Золотой медалью за военную доблесть<sup>1</sup>. В представлении говорилось, что он провел 50 воздушных боев и одержал 16 личных и 32 групповые победы. Результаты, которых Висинтини добился в ходе кампании в Восточной Африке, его личное обаяние, а также ранняя трагическая смерть сделали его человеком-легендой уже в ходе Второй мировой войны. Так, например, один из выпусков серии «Герои и приключения нашей войны» («Eroi e Avventure della Nostra Guerra»), изданной в 1942 г., был посвящен Висинтини и озаглавлен «Одинокий пилот» («Il Pilota Solitario»).

---

<sup>1</sup> Его брат Ликио служил в военно-морском флоте, в отряде боевых пловцов. Он погиб 08.12.1942 г. во время атаки итальянских «человекоторпед» на английские боевые корабли в гавани Гибралтара и так же, как Марио, был посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

**Джорджи Солароли ди Бирона**  
**(Giorgio Solaroli di Birona)**



Джорджи Солароли маркиз ди Бирона родился 17 июля 1918 г. в Турине. Он происходил из дворянской семьи, имевшей богатейшие военные традиции. Начиная с Паоло Солароли ди Бирона, который приходился Джорджио прадедушкой, члены семьи были удостоены всех возможных военных наград Италии, в т. ч. трех Золотых и шести Бронзовых медалей за военную доблесть.

Неудивительно, что Джорджио Солароли тоже стал военным, выбрав местом службы авиацию. После окончания гимназии он поступил в академию Реджиа Аэронаутики в г. Казерта, в 25 км севернее Неаполя. В июле 1940 г. Солароли закончил академию и ему было присвоено звание соттененте. Затем после курса подготовки в истребительной авиашколе на аэродроме Кастильоне-дель-Лаго, в 28 км западнее г. Перуджи, он был включен в состав 95° Squadr. 18° Gr. 3° Stormo С.Т.

В октябре — декабре 1940 г. Солароли в составе Итальянского воздушного корпуса выполнял боевые вылеты над Южной Англией и Ла-Маншем. После возвращения в Италию он в январе 1941 г. был переведен в 23° Gr., которая формально входила в 3° Stormo С.Т., но действовала в качестве автономной. В марте группа перебазировалась на Сицилию и Солароли участвовал в боях над Мальтой.

В начале лета 1941 г. для проведения боевых испытаний новых истребителей Re.2000 1-й серии в составе 23° Gr. на аэродроме

Комизо было создано экспериментальное звено (Sezione Sperimentale). Затем в июле на аэродроме Трапани на основе этого звена сформировали 377° Squadr. Первоначально эскадрильей командовал капитано Пьетро Калистри<sup>1</sup>, но уже в августе ее возглавил тененте Солароли. Поскольку уже тогда было ясно, что Re.2000 как истребитель не оправдывал ожиданий итальянской авиации, Солароли было поручено испытать его в роли истребителя-бомбардировщика.

Пилоты 377° Squadr. во главе с Солароли выполнили ряд вылетов над Мальтой. Среди них были и три чрезвычайно опасных, если не сказать авантюрных, ночных налета на аэродром Лука, совершенные ночами 15 и 19 ноября и 4 декабря. В своем дневнике Солароли живо описал их, особо подчеркивая при этом главный недостаток в подготовке всех итальянских легчиков-истребителей — отсутствие навыков слепых полетов по приборам.

После того как в декабре 1941 г. 23° Gr. была направлена в Ливию, 377° Squadr. осталась на Сицилии и получила статус автономной. В течение весны — лета 1942 г. она регулярно получала новые Re.2000 3-й серии, действуя с различных аэродромов на Сицилии и Сардинии<sup>2</sup>.

В июле тененте Солароли вернулся в 74° Squadr. 23° Gr., которая к тому времени уже была вооружена С.202 и базировалась на аэродроме Абу-Хаггар (Abu Haggag), в 90 км от Эль-Аламейна.

4 сентября 1942 г. Солароли одержал свою первую победу в ходе Второй мировой войны. В тот день истребители 74° Squadr. во главе с капитано Джорджио Тугноли<sup>3</sup> в ходе рутинного патрульного по-

---

<sup>1</sup> Затем он командовал 76° Squadr. 7° Gr. 54° Stormo С.Т., а после создания ANR служил в 1° Gr. С.Т. 27.04.1945 г. капитано Калистри был убит итальянскими партизанами. На его счету были две личных победы.

<sup>2</sup> После того как осенью 1942 г. запчастей для Re.2000 закончились, 377° Squadr. Aut. получила двенадцать С.200 и несколько CR.42, которые использовались в качестве ночных истребителей. В феврале 1943 г. в нее были переданы три С.202, на которых в апреле пилоты эскадрильи сбили три четырехмоторных бомбардировщика. В мае 1943 г. 377° Squadr. Aut. была распущена, а оставшиеся самолеты и персонал вошли в 53° Stormo.

<sup>3</sup> К концу Второй мировой войны на счету командира 23° Gr. маджоре Тугноли было пять побед. Кроме того, еще одну победу он одержал в ходе гражданской войны в Испании. Был награжден тремя Серебряными и тремя Бронзовыми медалями за военную доблесть.

лета над линией фронта на высоте около 4000 м столкнулись с группой бомбардировщиков «Бостон», летевших в сопровождении большого числа Р-40. Солароли затем записал в своем дневнике:

*«Я и мой ведомый серженте-маджоре Мантелли снизу атаковали левый фланг эскорта. Я немедленно открыл огонь по Р-40, который заполнил мой прицел. Не имелось абсолютно никакого противодействия со стороны английского летчика — я приблизился на дистанцию нескольких метров, прежде чем увидел, как его самолет взорвался и, перевернувшись, врезался в землю. Затем я должен был энергично набирать высоту, поскольку нужно было уйти от других вражеских истребителей, которые были у меня на пятках. На благоприятной высоте я перешел в пикирование, чтобы атаковать другую группу. На этот раз я снова с близней дистанции обстреливал из пулеметов Р-40. Я попал в самолет и видел, что он загорелся».*

Однако на этом бой для Солароли еще не закончился. Через несколько мгновений его С.202 был атакован Р-40 сержанта Стэббингса (N. D. Stebbings) из 260 Sqdn. RAF. Истребитель получил многочисленные попадания и загорелся, а сам Солароли был ранен в голову и ногу. Тем не менее он не стал прыгать на парашюте, а, дотянув до своей территории, совершил аварийную посадку.

Выбравшись из горящего самолета, Солароли, припадая на раненую ногу, побрел в западном направлении: *«В конце концов, я увидел трех людей, которые, махая руками, кричали мне, чтобы я не двигался с места, пока они не подойдут ко мне. Они объяснили мне, что я приземлился на минном поле и что это просто чудо, что я еще не взлетел на воздух!»*

Проведя несколько недель в полевом госпитале в Ливии, Солароли в октябре вернулся обратно в 74° Squadr. 20 октября он «отметил» свое возвращение, сбив вместе с капитано Марио Пинна и серженте Мандолези два Р-40. Среди не вернувшихся в тот день из боевых вылетов английских летчиков был и тот самый сержант Стэббингс из 260 Sqdn. RAF.

Осенью 1942 г. Солароли было присвоено звание капитано, и 3 декабря он был назначен командиром 95° Squadr. 18° Gr. В январе — феврале 1943 г. группа вела тяжелые бои уже над Тунисом. Немецко-итальянские войска отступали, и эскадрилья Солароли, как и вся 18° Gr., в течение семи недель пять раз меняла аэродром базирования. В период с 8 января по 23 марта 1943 г.

капитано Солароли записал на свой счет четыре победы, сбив два «Спитфайра», Р-38 и В-26.

В марте 18<sup>о</sup> Гг., в составе которой остались лишь несколько истребителей, вернулась в Италию. Сначала на аэродроме Каселле-Торинесе, расположенном в 12 км севернее Турина, она получила новые С.202 и С.205V, а затем была переброшена на аэродром Чампино, чтобы участвовать в противовоздушной обороне Рима и центральных районов Италии. В ходе отражения налетов авиации союзников Солароли сбил четыре Р-38, в т. ч. последний из них 3 сентября 1943 г.

После окончания Второй мировой войны Солароли посвятил себя семейному бизнесу в области сельского хозяйства. Одновременно он в течение многих лет был президентом Туринского аэроклуба.

Джорджио Солароли маркиз ди Бирона скончался в 1996 г., добавив к впечатляющей коллекции военных наград своего семейства две Серебряных и одну Бронзовую медали за военную доблесть, а также немецкий Железный Крест 2-го класса.

#### Хроника личных побед Джорджио Солароли ди Бирона

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	04.09.1942 г.	Северная Африка	Р-40
2		Северная Африка	Р-40
3	08.01.1943 г.	Тунис	«Спитфайр»
4	11.01.1943 г.	северо-западнее Уади-Тамета	«Спитфайр»
5	21.01.1943 г.	Тунис	Р-38
6	04.02.1943 г.	Тунис	В-26
7	23.03.1943 г.	Тунис	«Спитфайр»
8	19.07.1943 г.	Центральная Италия	Р-38
9	27.07.1943 г.	Центральная Италия	Р-38
10	29.07.1943 г.	Центральная Италия	Р-38
11	03.09.1943 г.	Центральная Италия	Р-38

## Фернандо Мальвецци (Fernando Malvezzi)



Фернандо Мальвецци родился 22 октября 1912 г. в г. Ночето (Noceto), в 11 км западнее Пармы. Уже с самого раннего возраста он демонстрировал сильный, но при этом импульсивный и бьющий через край характер. В школе Мальвецци отдавал предпочтение занятиям спортом, а затем отказался от учебы на медицинском факультете университета, решив стать пилотом Реджиа Аэронаутики.

В декабре 1935 г. Мальвецци получил лицензию военного летчика и первоначально был включен в 85° Squadr. 18° Gr. 3° Stormo. Вскоре его перевели в 116° Squadr., в составе которой он, летая на самолете-разведчике, участвовал в кампании в Эфиопии.

Получив первый боевой опыт, Мальвецци после возвращения в Италию прошел дополнительный курс летной подготовки в авиашколе во Флоренции. После этого он некоторое время служил в качестве инструктора в летной школе на аэродроме Фолиньо (Foligno), в 30 км юго-восточнее г. Перуджи, а затем вернулся в 85° Squadr.

Весной 1940 г. стало ясно, что самолет SM.85, который итальянское командование рассчитывало использовать в качестве пикирующего бомбардировщика и штурмовика, не оправдывает возлагавшихся на него надежд. В результате в июне того же года начальник Генерального штаба Реджиа Аэронаутики генерале-ди-скаудра Франческо Приколо обратился к Германии с просьбой продать пятьдесят Ju-87, которые уже хорошо зарекомендовали себя в ходе боев в Польше и в Западной Европе. Как это не раз бывало в Третьем рейхе, реакция на просьбу союзников была неоднозначной: Главное командование вермахта отказало Приколо, а главноко-

мандующий Люфтваффе генерал-фельдмаршал<sup>1</sup> Герман Геринг неожиданно согласился. Уже в июле Реджиа Аэронаутика должна была получить первые пятнадцать «Юнкерсов», затем в августе — еще столько же, а остальные — в сентябре.

В конце июня в Реджиа Аэронаутике была отобрана группа летчиков, которым предстояло стать пилотами Ju-87. В ее состав вошел и тененте Мальвецци. В июле на аэродроме Грац в Австрии, где располагалась школа штурмовой авиации Люфтваффе, итальянцы прошли четырехнедельный интенсивный курс подготовки. После этого все они, включая Мальвецци, были включены в состав вновь сформированной 96° Gr.Aut. В.а.Т. капитано Эрколано Эрколани (Ercolano Ercolani). Группа была оснащена Ju-87B-2/R-2 и базировалась тогда на аэродроме Лечче, в 37 км юго-западнее Бриндизи.

В сентябре 1940 г. тененте Мальвецци, исполнявший обязанности командира 236° Squadr., участвовал в налетах на Мальту. Затем 96° Gr.Aut. В.а.Т. действовала в Греции, а в начале января 1941 г. была переброшена в Ливию на аэродром Капельбенито.

10 января Ju-87R-2 из 96° Gr.Aut. В.а.Т. атакуют в районе Мальты отряд английских боевых кораблей, направлявшийся в Александрию. Согласно итальянским данным, тененте Мальвецци, сержанте-маджоре Маззеи (Mazzei) и сержанте Креспи (Crespi) смогли добиться трех попаданий в крейсер «Саутгемптон» (HMS «Southampton»)<sup>2</sup>.

11 апреля 1941 г. во время очередного налета на порт Тобрука Ju-87R-2 Мальвецци был поврежден зенитным огнем. Когда до аэродрома 96° Gr.Aut. В.а.Т. оставалось уже совсем немного, поврежденный двигатель окончательно заглох и Мальвецци был вынужден совершить аварийную посадку, получив при этом легкие повреждения.

---

<sup>1</sup> Почетное звание рейхсмаршала ему было присвоено 19.07.1940 г.

<sup>2</sup> На следующий день — 11.01.1941 г. — юго-восточнее Мальты «Саутгемптон» был атакован уже немецкими самолетами. Двенадцать Ju-87R из II./StG2, действовавшие на пределе своего радиуса действий, застали англичан врасплох. Атаковав крейсер со стороны солнца, они добились трех прямых попаданий 250-кг бомб. «Саутгемптон» получил такие тяжелые повреждения, что в 22.00 того же дня был оставлен экипажем и потоплен тремя торпедами, выпущенными с крейсера «Орион» («Orion»).

Спустя два дня Мальвецци совершил свой последний боевой вылет в качестве пилота Ju-87, участвуя в атаке английских кораблей в районе Тобрука. Согласно итальянским данным, он при этом добился попадания в один из кораблей.

Получив отпуск для поездки домой, Мальвецци смог добиться перевода обратно в истребительную авиацию. 28 июля 1941 г. он был назначен в 96° Squadr. капитано Эмануэле Аннони, входившую в 9° Gr. 4° Stormo С.Т. В это время эскадрилья вместе со всей группой находилась на аэродроме Гориция, около итальянско-югославской границы, и осваивала новые истребители С.202. После мало-скоростного Ju-87 Мальвецци был в полном восторге от полетов на С.202.

В конце сентября 1941 г. 9° Gr. была направлена на аэродром Комизо на Сицилии. 22 ноября тененте Мальвецци одержал свои первые победы, сбив над Мальтой сразу два «Харрикейна». На следующий день группа перелетела в Ливию, и 26 ноября в ходе своего первого боевого вылета в Северной Африке в качестве летчика-истребителя Мальвецци сбил Р-40. 1 декабря в бою в районе местечка Бир-эль-Гоби (Bir el Gobi), приблизительно в 65 км южнее Тобрука, на его счету был еще один Р-40.

В конце декабря 1941 г. 9° Gr. для восполнения боевых потерь была отозвана в Италию и вернулась на аэродром Гориция. Весной 1942 г. Люфтваффе и Реджиа Аэронаутика начали новое воздушное наступление на Мальту, и потому 9 апреля 9° Gr. была переброшена на Сицилию. К этому времени на остров прибыли «Спитфайры», и итальянские пилоты практически ежедневно вели с ними ожесточенные бои, прикрывая бомбардировщики Z.1007 и SM.84.

В конце мая 9° Gr. в составе 4° Stormo была переброшена в Ливию, чтобы поддержать новое наступление немецкой танковой армии «Африка» генерала Роммеля и 1-й итальянской армии. В июне 1942 г. Мальвецци, которому было присвоено звание капитано, возглавил 97° Squadr.

С конца июня 9° Gr. вместе с 10° Gr. базировалась уже на территории Египта — на аэродроме Фука, в 60 км восточнее г. Мерса-Матрух. В период с 8 июня до 20 октября капитано Мальвецци сбил четыре Р-40, «Спитфайр» и двухмоторный бомбардировщик «Мэриленд», доведя общий счет своих личных побед до десяти.

20 октября 1942 г. в ходе боя его С.202 получил попадания в двигатель. Во время аварийной посадки на побережье около Эль-

Аламейна Мальвецци получил серьезные повреждения лица. Он был отправлен в госпиталь в Италию и вернулся в 97° Squadr. только в начале декабря.

В январе 1943 г. после того, как немецко-итальянские войска оставили Триполи, 9° Gt. вернулась в Италию. В течение весны она была перевооружена истребителями С.205V и в июне направлена на Сицилию. В ходе боев над островом Мальвецци не успел одержать ни одной победы. В середине июля он заболел малярией и был эвакуирован в Италию, а 97° Squadr. вместо него возглавил тененте Джованни Баркаро (Giovanni Barcaro)<sup>1</sup>.

Осенью 1943 г. капитано Мальвецци вступил в Республиканскую авиацию и в декабре был назначен командиром учебной истребительной эскадрильи, базировавшейся на аэродроме Червере, в 48 км южнее Турина. 15 августа 1944 г. на основе этой эскадрильи было начато формирование III° Gt. С.Т. ANR во главе с Мальвецци. Однако группа не совершила ни одного боевого вылета, поскольку Вторая мировая война завершилась еще до того, как она была оснащена Вf-109G и ее пилоты завершили переподготовку.

За время своей службы Мальвецци был награжден тремя Серебряными и одной Бронзовой медалями за военную доблесть, а также немецким Железным Крестом 2-го класса.

В послевоенные годы он организовал на своей родине автотранспортную фирму, которая существует и поныне. Авиация осталась для Мальвецци лишь в качестве хобби, и в свободное время в аэроклубе Пармы он летал на легком одномоторном самолете SIAI Marchetti F.260.

---

<sup>1</sup> Затем командовал 7° Squadr. ANR. Всего в ходе Второй мировой войны он одержал девять побед.

## Джулио Рейнер (Guilio Reiner)



Джулио Рейнер родился 12 апреля 1915 г. в г. Комо (Como), расположенном в 35 км севернее Милана, в нескольких километрах от итальянско-швейцарской границы. Будучи прилежным учеником и увлеченным спортсменом, он одновременно посещал местный аэроклуб. В результате к тому моменту, когда в 1935 г. Рейнер получил диплом об окончании гимназии, он уже обладал лицензией пилота частного самолета.

Вступив добровольцем в Реджиа Аэронаутику, Рейнер прошел подготовку в качестве офицера резерва. Затем он был направлен в 199° Squadr. В.М., в составе которой летал на летающей лодке S.55.

После того как Рейнеру было присвоено звание соттотененте резерва, он поступил в академию Реджиа Аэронаутики в г. Казерта, в 25 км севернее Неаполя. В июле 1939 г. Рейнер успешно закончил академию, заняв девятое место среди 303-х курсантов, и ему было присвоено звание соттотененте, но на этот раз уже в качестве кадрового офицера. Он был назначен в 73° Squadr., которой тогда командовал легендарный капитано Эрнесто Ботто, прозванный «Железной ногой». Эскадрилья входила в 9° Gr. 4° Stormo С.Т., была оснащена бипланами CR.42 и базировалась на аэродроме Гориция около итальянско-югославской границы.

В июне 1940 г. Ботто, получивший звание маджоре, был назначен командиром 9° Gr., а 73° Squadr. вместо него возглавил капитано Пьеро Бонфатти. В конце июня группа была переброшена сначала на Сицилию, а 12 июля — в Северную Африку. Первоначально

она базировалась в Бенгази, а затем перелетела на аэродром Эль-Адем, приблизительно в 20 км южнее Тобрука.

12 октября 1940 г. Рейнер одержал свои первые две победы. В тот день он в качестве ведомого Ботто совершал вполне рутинный разведывательный полет над линией фронта. Возвращаясь, итальянские пилоты уже на подходе к Эль-Адему встретили три «Бленхейма» из 55 Sqn. RAF, которые заходили для бомбежки аэродрома. Ботто и Рейнер немедленно атаковали их и в ходе десятиминутного боя, согласно итальянским данным, сбили все три бомбардировщика. Два «Бленхейма» были записаны на счет Рейнера и один — на счет Ботто. Фактически все три самолета получили тяжелые повреждения, но смогли дотянуть до своего аэродрома. Правда, затем один из них был списан как не подлежащий ремонту.

В начале 1941 г. 9° Gr. вернулась в Италию и прибыла на аэродром Гориция для перевооружения истребителями С.200. Однако еще до того, как группа вернулась в зону боевых действий, Рейнер был переведен в 1-й испытательный центр итальянской авиации, располагавшийся на аэродроме Гуидония, в 21 км северо-восточнее Рима. Более года он испытывал новые самолеты и в т. ч. участвовал в пробных стартах истребителя Re.2000 с корабельных катапульт, которые были связаны с непосредственной угрозой для жизни пилота.

В июле 1942 г. тененте Рейнер возглавил 73° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т. и снова начал участвовать в боях в Северной Африке. До конца года он сбил пять истребителей: четыре «Спитфайра» и Р-40, а также два двухмоторных бомбардировщика: «Бостон» и «Веллингтон». Кроме того, на его счету были еще три самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак.

В январе 1943 г. после того, как немецко-итальянские войска оставили Триполи, 9° Gr. вернулась в Италию. Весной она получила истребители С.205V и в июне прибыла на Сицилию. 13 июля Рейнер, который к этому времени уже имел звание капитана, сбил над островом Р-38, одержав свою десятую и, как затем оказалось, последнюю воздушную победу.

8 сентября 1943 г. глава правительства Италии маршал Бадольо на встрече с командующим союзными войсками генералом Эйзенхауэром подписал документы о безоговорочной капитуляции Италии и взаимном прекращении огня. За время своей службы в Реджиа Аэронаутике Рейнер был награжден Серебряной ме-

далью за военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса. Кроме того, еще два представления на вторую Серебряную медаль где-то затерялись в хаосе первых недель после подписания перемирия.

После того как 13 октября Италия снова вступила в войну, но теперь уже на стороне антигитлеровской коалиции, капитано Рейнер, как и большинство пилотов 4° Stormo C.T., вступил в Aeronautica Co-Belligerante. В составе истребительной группировки (Raggruppamento Caccia) он участвовал в боевых вылетах над Балканами и к моменту окончания Второй мировой войны имел уже звание маджоре.

В 1949 г. Джулио Рейнер вышел в отставку. Вернувшись в свой родной Комо, он работал в качестве инженера и в свободное время регулярно летал на легких самолетах из местного аэроклуба.

## **Карло Маурицио Русполи ди Поджио Суаса (Carlo Maurizio Ruspoli di Poggio Suasa)**

Он был потомком древнего и знатного римского семейства и мог быть охарактеризован как «истинный офицер и джентльмен».

Карло Маурицио Русполи князь ди Поджио Суаса родился 25 августа 1906 г. в г. Оберхофене (Oberhofen). Согласно семейной традиции он должен был стать офицером кавалерии. Однако в 1936 г. двадцатилетний Карло, закончив авиашколу, находившуюся в г. Камери, в 40 км западнее Милана, получил лицензию пилота и вступил в Реджиа Аэронаутику.

Тененте Русполи был включен в 81° Squadr. 6° Gr. 1° Stormo, которая базировалась на аэродроме Катания, на восточном побережье Сицилии. 27 октября 1940 г. в ходе боевого вылета над Мальтой он одержал свою первую победу. В отличие от побед многих других итальянских пилотов, она имела документальное подтверждение, поскольку Русполи снял ее на пленку кинокамеры, смонтированной на передней кромке крыла его С.200.

Первоначально он установил кинокамеру на самолет по собственной инициативе, действуя самовольно, однако уже вскоре смог получить официальное разрешение командования на ее использование. В рамках Реджиа Аэронаутики даже было создано специальное звено авиационной фотокинематографии (Sezione Volo Fotocinematografica) и Русполи был назначен его командиром.

Летая на своем модифицированном С.200, он снимал воздушные бои сначала в Греции, а затем на Восточном фронте. Так, например, 27 августа 1941 г. Русполи снял бой с двумя советскими И-16. Он сбил оба истребителя, но при этом и его С.200 получил повреждения, и Русполи должен был совершить вынужденную посадку.

В июне 1942 г. Русполи, имевший уже звание капитано, возглавил знаменитую 91° Squadr. 10° Gr. 4° Stormo С.Т., носившую имя лучшего итальянского аса Первой мировой войны маджоре Франческо Баракки. Эскадрилья была оснащена истребителями С.202 и участвовала в боях в Северной Африке.

17 июля капитано Русполи на С.202 MM7844 «91 – 3», который также был оснащен кинокамерой, одержал свою первую победу в Северной Африке, сбив «Харрикейн». Затем в течение июля — октября на его счету были еще три победы. 20 октября в двух боях Русполи сбил три Р-40, доведя общий счет своих побед до десяти.



**Истребитель С.200  
командира Sezione Volo Fotocinematografica капитана Русполи,  
аэродром Салы, Румыния, сентябрь 1941 г.**



**Маджоре Русполи перед полетом на Рим  
проверяет, как закреплены листовки на его С.205V;  
аэродром Бриндизи, 06.10.1943 г.  
На фюзеляже истребителя — опознавательный знак,  
использовавшийся в ВВС Италии после 21.09.1943 г.**

Русполи удалось пережить ожесточенные бои в районе Эль-Аламейна, в то время как два его брата — тененте-колонелло Марескотти Русполи (Marescotti Ruspoli) и капитано Константино Русполи (Constantino Ruspoli), служившие в парашютно-десантном полку «Фольгоре» («Folgore»), погибли. Они оба были посмертно награждены Золотыми медалями за военную доблесть. Сам Русполи в ходе службы был награжден тремя Серебряными медалями за военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса.

После того как Русполи было присвоено звание маджоре, его перевели на службу в министерство авиации в Рим. В период сразу же после выхода Италии из войны он приложил большие усилия, чтобы не допустить развала подразделений бывшей Реджиа Аэронаутики, остававшихся в южных и центральных районах страны.

Русполи свободно говорил на трех языках и потому был прикомандирован в качестве офицера связи к штабу командующего союзными войсками генерала Эйзенхауэра. 29 сентября 1943 г. он в качестве переводчика присутствовал на встрече главы правительства Италии маршала Бадольо и генерала Эйзенхауэра, которая прошла на борту английского линкора «Нельсон». Кроме того, на этой встрече было решено сбросить на оккупированный немецкими войсками Рим пропагандистские листовки. Этот в общем-то символический шаг должен был привлечь внимание итальянского общественного мнения и показать населению города, что новое правительство Италии не забыло о нем.

Выполнение этого задания было поручено маджоре Русполи, командиру 9° Gr. маджоре Луиджи Мариотти (Luigi Mariotti)<sup>1</sup> и командиру 10° Gr. капитано Раниери Пикколомини Клементини. 6 октября на аэродроме Бриндизи к вылету были подготовлены три С.205V. Пачки листовок были зажаты между нижней поверхностью плоскостей и посадочными щитками. Над городом пилоты должны были просто на время выпустить посадочные щитки, чтобы сбросить груз. Во время полета Пикколомини из-за технических проблем совершил вынужденную посадку на аэродроме Фоджа, но Русполи и Мариотти достигли Рима и выполнили задание.

После окончания Второй мировой войны Карло Маурицио Русполи князь ди Поджио Суаса продолжал служить в ВВС Италии, но в 1947 г. в возрасте всего 41 года внезапно скончался.

---

<sup>1</sup> Погиб 27.12.1944 г. На его счету были пять побед.

## Эннио Тарантола (Ennio Tarantola)



Эннио Тарантола родился 19 января 1915 г. в г. Комо, в 35 км севернее Милана. В юности он зарабатывал себе на жизнь, торгуя бананами на Пьяцца-Кавур в своем родном городе. Вероятно, Тарантола так и остался бы торговцем, если бы однажды не увидел, как на оз. Комо взлетают и садятся гидросамолеты.

Твердо решив стать летчиком, он поступил в Реджиа Аэронаутику. Тарантола прошел летную подготовку в авиашколе на аэродроме Мальпенса, в 42 км северо-западнее Милана. В сентябре 1936 г. он получил лицензию летчика-истребителя и в звании серженте прибыл в 6° Stormo С.Т.

Затем Тарантола добровольцем вступил в итальянский «Авиационный Легион», участвовавший в гражданской войне в Испании. В составе XVI° Gr. С.Т. он летал на биплане CR.32, на киле которого была надпись «Пивелло» («Pivello») — так итальянцы называли молодых и неопытных пилотов. Однако 20 января 1938 г. Тарантола доказал, что он уже не Пивелло, сбив республиканский И-15. В ходе боев в Испании он был награжден двумя Серебряными медалями за военную доблесть.

Вернувшись в Италию, Тарантола служил в 155° Squadr. С.Т. Поскольку товарищи знали о его юношеском занятии, Тарантола получил прозвище Банан («Banana»), на которое он, впрочем, нисколько не обижался.

Летом 1940 г. его включили в группу пилотов, направленную в Грац для освоения пикирующих бомбардировщиков Ju-87. После

завершения курса переподготовки Тарантола был включен во вновь сформированную 209° Squadgr., которая в феврале 1941 г. вошла в состав 97° Gr. Aut. В.а.Т.

В 19.45 29 июня 1941 г. «Пиччиателло» из 97° Gr. Aut. В.а.Т. вместе с немецкими Ju-87 атаковали в районе порта Бардия австралийский эсминец «Уотерхэм» («Waterhem»). 500-кг бомба, сброшенная Тарантолой, разорвалась около его борта, в результате чего корабль получил сильные повреждения и экипаж покинул его. Затем на «Уотерхэм» была высажена аварийная партия и английский эсминец «Дефендер» («Defender») взял его на буксир. Однако спасти корабль не удалось, и в 01.50 30 июня он затонул.

На следующий день — 30 июня — Тарантоле не повезло. Во время атаки канонерской лодки «Крикет» («Cricket»)¹ его Ju-87 был сбит зенитным огнем и упал в море. Успевшему выпрыгнуть на парашюте Тарантоле пришлось провести в маленькой резиновой шлюпке восемнадцать часов, прежде чем его обнаружил и подобрал спасательный гидросамолет.

После этого случая Тарантола решил больше не испытывать судьбу и вернуться в истребительную авиацию. Его попытки добиться перевода увенчались успехом, и 4 ноября 1941 г. он был включен в 151° Squadgr. 155° Gr. С.Т. капитано Фурио Никлота Доглио. Эскадрилья была оснащена истребителями G.50 и базировалась на аэродроме Триполи в Ливии.

5 декабря 1941 г. Тарантола, имевший к этому времени уже звание марешалло, одержал свою первую воздушную победу, сбив P-40.

В начале 1942 г. 151° Squadgr. была передана в 20° Gr., вошедшую в состав вновь сформированного 51° Stormo С.Т. Эскадрилья прибыла на аэродром Чампино, расположенный на юго-восточной окраине Рима, где получила новые С.202. Затем в течение 1942 г. Тарантола летал на С.202 MM9066 «151 – 2», у которого на капоте двигателя имелась хорошо заметная надпись «Dai Banapa».

---

¹ Во время этого налета корабль получил сильные повреждения и потерял ход. Затем он был отбуксирован для ремонта в Александрию, но повреждения оказались настолько серьезными, что его просто пустили на слом.



**Эннио Тарантола (второй слева)  
перед вылетом на Ju-87R из 209<sup>o</sup> Squadr. 97<sup>o</sup> Gr.Aut. В.а.Т.**



**Марешиялло Эннио Тарантола (слева) и  
марешиялло Пьетро Бьянчи из 352<sup>o</sup> Squadr. 20<sup>o</sup> Gr.,  
на заднем плане — С.202 MM9066 «151 – 2»,  
на котором летал Тарантола**

В мае 1942 г. 20° и 155° Gr. 51° Stormo C.T. были переброшены на аэродром Джела на южном побережье Сицилии. В ходе боевых вылетов над Мальтой Тарантола летал в качестве постоянного ведомого командира 151° Squadr. капитано Никлота Доглио. Эта пара продемонстрировала высокие боевые качества, сбив, по итальянским данным, в течение месяца одиннадцать «Спитфайров». Шесть побед было на счету Никлота Доглио, три — на счету Тарантолы (1, 4, и 25 июля) и еще две (7 и 10 июля) они разделили между собой. После войны Тарантола вспоминал: *«Едва колеса отрывались от земли, воинские звания не имели большие значения — единственно что имело значение, было то, кто был лучшим летчиком-истребителем».*

10 июля над Мальтой, в районе южнее Рабата, состоялся крупный бой между истребителями Реджиа Аэронаутики, Люфтваффе и RAF. С одной стороны в нем участвовали двадцать пять C.202 из 51° Stormo C.T.: девятнадцать из 20° Gr. и шесть из 155° Gr., а также Bf-109G-2 из II./JG53, а с другой — семь «Спитфайров» из 249 Sqdn. RAF и столько же из 603 Sqdn. RAF. В ходе этого боя Никлот Доглио и Тарантола совместными усилиями сбили один английский истребитель. Самолет Тарантолы тоже получил тяжелые повреждения, но все же смог дотянуть до аэродрома Джела.

27 июля в ходе очередного боя C.202 MM9042 «151-1» капитано Никлота Доглио над Мальтой был атакован «Спитфайром» Mk.V канадского аса сержанта Джорджа Берлинга и взорвался в воздухе. В том же бою Тарантола получил ранение в руку, но благополучно вернулся на Сицилию.

11 и 14 октября Тарантола добавил на свой счет еще два «Спитфайра». Однако в последнем бою его C.202 получил такие сильные повреждения, что в пору было прыгать на парашюте. Однако, помня свое продолжительное «купание», когда он покинул сбитый Ju-87, Тарантола все же смог дотянуть на подбитом истребителе до Сицилии.

В декабре 1942 г. 20° Gr. была отозвана на аэродром Чампино для отдыха и пополнения, а в мае 1943 г. перебазировалась на аэродром Капотерра на Сардинии. 20 июня в бою над Сардинией Тарантола сбил P-40, а 30 июля — P-38.

2 августа пилоты 20° Gr. участвовали в воздушных боях, развернувшихся над мысом Пула (Capo Pula). Согласно записям в летной книжке Тарантолы, в течение дня он совершил по меньшей мере

пять боевых вылетов. В ходе одного из них Тарантола сбил два Р-38 из 14FG, однако в том же бою погиб его друг — маршалло Пьетро Бьянчи (Pietro Bianchi)<sup>1</sup>, летавший в 352° Squadr. 20° Gr.

Осенью 1943 г. Тарантола вступил в республиканскую авиацию, созданную на севере Италии правительством Итальянской Социалистической Республики. В начале 1944 г. он вошел в состав вспомогательной эскадрильи «Монтефуско», которая была оснащена истребителями G.55. Основной задачей эскадрильи стала противовоздушная оборона промышленных центров Северной Италии.

25 апреля 117 бомбардировщиков В-24 под прикрытием 45 Р-47 из 325FG совершили налет на авиазавод фирмы «Фиат» в Турине. Им навстречу поднялись девять истребителей во главе с капитано Торрези: семь G.55 и два С.205. В 13.55 на высоте около 6700 м над Туринском итальянцы попытались атаковать «Либерейторы», но сами попали под удар «Тандерболтов». В результате были сбиты три G.55: сержанте-маджоре Лючио Бьяджини погиб, маршалло Тарантола получил тяжелые ранения обеих ног, но все же смог выпрыгнуть на парашюте из горящего G.55, то же самое сделал и капитано Торрези, легко раненный в голову.

Этот вылет стал последним боевым вылетом Тарантолы. В ходе Второй мировой войны он был награжден четырьмя Серебряными и двумя Бронзовыми медалями за военную доблесть и пятью Военными Крестами.

Ранения Тарантолы оказались настолько тяжелыми, что он смог снова подняться в воздух только после окончания войны. В составе пилотажной группы итальянской авиации он сначала летал на «Фиате» G.46, а с 1957 г. — на G.59. Затем Тарантола стал одним из первых итальянских пилотов, освоивших реактивный истребитель Де Хэвилленд «Вампир» DH.100, поступивший на вооружение ВВС Италии.

Выйдя в отставку, Тарантола поселился в г. Кесенатико (Cesenatico). Он вел спокойную и умеренную жизнь пенсионера, и все знакомые по-прежнему называли его Банан.

Умер Эннио Тарантола 30 июля 2001 г.

---

<sup>1</sup> Он имел на своем счету пять побед. Посмертно был награжден Золотой медалью за военные заслуги.

## Джулио Торрезе (Giulio Torresi)

Джулио Торрезе родился 6 февраля 1915 г. в г. Анкона, на побережье Адриатического моря.

4 ноября 1935 г. он вступил в Реджиа Аэронаутику и 16 января 1936 г. в звании соттененте прибыл в 2° Stormo С.Т. 1 апреля того же года Торрезе перевели в 19° Stormo О.А., а 16 июня — в 1° Stormo С.Т.

К 10 июня 1940 г. Торрезе имел уже звание тененте и служил в 77° Squadr. 13° Gr. 2° Stormo С.Т. Эскадрилья была оснащена истребителями CR.42 и базировалась в Ливии на полевом аэродроме T2 около Тобрука.

29 июня 1940 г. Торрезе одержал свои первые две победы, сбив над Тобруком два «Бленхейма». 23 и 24 июля он записал на свой счет два «Гладиатора» из 33 Sqdn. RAF.

9 декабря в ходе патрульного полета над Тобруком он заметил два «Бленхейма», которые заходили для бомбежки аэродрома. Атаковав их, Торрезе заставил английских пилотов сбросить бомбы на пустое место и повернуть обратно. Преследуя уходящие бомбардировщики, Торрезе сначала сбил один, а спустя десять минут — и второй. Оба «Бленхейма» упали в Средиземное море недалеко от ливийского побережья.

19 декабря 1940 г. 2° Stormo С.Т. был отозван в Италию для перевооружения и пополнения. С 11 июня по 19 декабря его пилоты выполнили 2403 боевых вылета и сббили 45 английских самолетов, при этом собственные потери полка составили 13 «Фиатов», десять пилотов погибли и двое попали в плен.

29 апреля 1941 г. Торрезе был сначала переведен в 150° Gr. Aut. С.Т., а в августе того же года в составе 362° Squadr. 22° Gr. Aut. С.Т. прибыл на Восточный фронт.

24 февраля 1942 г. Торрезе вместе с другими пилотами сббил в районе Александровки два И-16, 28 февраля в том же районе — еще два И-16. 9 марта в бою в районе Михайловки итальянцы сббили еще три советских истребителя, и две победы были отнесены к разряду вероятных. 17 марта Торрезе в числе четырнадцати пилотов 22° Gr. Aut. С.Т. атаковал советский полевой аэродром Лускотово.

В мае того же года 22° Gr. Aut. С.Т. вернулась в Италию. За девять месяцев своего пребывания на Восточном фронте тененте

Торрези совершил 44 боевых вылета, участвовал в шести воздушных боях и девяти штурмовках наземных целей. Эти цифры говорят о том, что в этот период нагрузка на итальянских пилотов была не слишком большой.

В июне — июле 22° Gr.Aut. С.Т. была перевооружена истребителями Re.2001 и в сентябре переброшена на Сицилию. В течение месяца группа участвовала в налетах на Мальту, а затем перебазировалась на Сардинию, откуда атаковала в Средиземном море конвои союзников. До конца года Торрези участвовал в шести воздушных боях, но так и не смог одержать ни одной личной победы.

К декабрю 1942 г. в 22° Gr.Aut. С.Т. остались десять самолетов, и в январе она была отозвана на аэродром Каподичино, расположенный около Неаполя. В составе группы, которой командовал маджоре Витторио Мингуцци, были четыре эскадрильи, имевшие на вооружении различные типы истребителей — С.200, С.202, Re.2001 и CR.42. В конце февраля группа получила восемь бывших французских истребителей Dewoitine D.520<sup>1</sup>, а также прототип Re.2005 (MM494). В течение апреля в 22° Gr.Aut. С.Т. прибыли и три предсерийных Re.2005 (MM092344, MM092345 и MM092346). 9 апреля тененте Торрези совершил свой первый полет на одном из этих самолетов.

Задачей 22° Gr.Aut. С.Т. была противовоздушная оборона Неаполя. 10 апреля смешанная группа С.202, С.205 и Re.2005 атаковала соединение четырехмоторных бомбардировщиков В-24. Согласно итальянским данным, были сбиты четыре «Либерейтора», один из которых был на счету тененте Торрези.

В 13.30 28 апреля с аэродрома Каподичино поднялись шестнадцать истребителей из 22° Gr.Aut. С.Т.: одиннадцать С.202, четыре

---

<sup>1</sup> После того как 11.11.1942 г. вермахт оккупировал территорию Франции, ранее подконтрольную правительству Виши, Люфтваффе достались в общей сложности 1876 французских самолетов. Среди них были 246 истребителей D.520 и 37 бомбардировщиков Bloch 210, которые первоначально предполагалось передать Болгарии. Но надеждам болгар на существенную модернизацию своей авиации в очередной раз не суждено было сбыться: большая часть этих самолетов осела в авиашколах Люфтваффе, а часть была передана Реджии Аэронаутике. В результате в сентябре 1943 г. Болгария получила только 96 D.520.

Re.2005 и один D.520. Командир группы маджоре Мингуши летел на Re.2005 MM494 «362», командир 362° Squadr. капитано Германо Ла Ферла — на Re.2005 MM092344 «362 – 1», тененте Торрези — на Re.2005 MM092345 «362 – 2» и серженте Донати (Donati) — на Re.2005 MM092346 «362 – 3».

На высоте 7000 м четверка Re.2005 атаковала группу В-24, которая участвовала в налете на Неаполь. Согласно итальянским данным, были одержаны четыре победы: по одному «Либерейтору» сбили маджоре Мингуши и серженте Донати, а остальные два были сбиты совместными усилиями всех четырех пилотов. Кроме того, еще десять бомбардировщиков были повреждены в ходе атак остальных пилотов 22° Gr.Aut. С.Т. Re.2005 маджоре Мингуши получил попадание в радиатор и совершил аварийную посадку, но остальные истребители в 14.45 благополучно вернулись на аэродром Каподичино.

22 июня 1943 г. Торрези было присвоено звание капитано, а 2 июля 362° Squadr., располагавшая уже десятью Re.2005, была перебросена на Сицилию и прибыла на аэродром Сигонелла (Sigonella) около Катании.

11 июля в бою между г. Сиракузы и м. Пассеро капитано Торрези сбил «Спитфайр» из 111 Sqn. RAF и еще одна его победа была отнесена к разряду вероятных.

Следующим вечером три Re.2005, которые пилотировали капитано Торрези, тененте Энрико Сальви и Эдоардо Ваджи, патрулировали в районе Лентини — Поццалло. Вскоре они заметили два «Спитфайра» из 40 Sqn. SAAF, которые поднялись с Мальты, чтобы совершить разведывательный полет над Сицилией. Итальянцы атаковали противника, и Торрези сбил один «Спитфайр», пилот которого — 23-летний лейтенант Робинсон (K. Robinson) — погиб. Второй истребитель был поврежден, но все же смог дотянуть до Мальты.

13 июля в бою над Катанией Торрези сбил «Спитфайр» Mk.V ES282 из 93 Sqn. RAF, который пытался атаковать Re.2005 тененте Ваджи. На этот раз пилоту «Спитфайра» — сержанту Бриджеру (F. W. Bridger) — удалось спастись. Это была десятая и, как оказалось, последняя победа Торрези, поскольку в августе он был направлен на фирму «Фиат» в качестве летчика-испытателя.

14 октября 1943 г. капитано Торрези, откликнувшись на призыв легендарного Эрнесто Ботто, вступил в военно-воздушные силы

Итальянской Социалистической Республики, созданные в Ломбардии. Он был зачислен в истребительную эскадрилью «Монтефуско» под командованием капитано Джованни Бонета. Эта эскадрилья была оснащена самолетами G.55 и C.205, и ее основной задачей была противовоздушная оборона Турина.

После того как 29 марта 1944 г. в бою в районе Турина был сбит и погиб капитано Бонет, Торрези был назначен командиром эскадрильи, которая теперь получила наименование «Монтефуско — Бонет». Однако уже 25 апреля тоже в бою над Туринном его G.55 был сбит «Тандерболтом» лейтенанта Дональда Макдональда (Donald J. McDonald) из 318FS 325FG из 325FG. Получив легкое ранение в голову, капитано Торрези выпрыгнул на парашюте.

После излечения он 23 июня был назначен командиром 3° Squadr. 1° Gr. С.Т. вместо капитано Пио Томаселли<sup>1</sup>. Эскадрилья носила наименование «Данте Окарсо» и базировалась на аэродроме Реджо-нель-Эмилия, в 17 км юго-восточнее Пармы.

1 июля 1944 г. капитано Торрези во главе пяти C.205 и шести G.55 поднялся в воздух. Это был его первый и, как вскоре выяснилось, последний боевой вылет в составе 3° Squadr. В тот момент, когда итальянские истребители еще только набирали высоту, их неожиданно атаковали одиннадцать P-47 из 57FG. Сразу же были сбиты три C.205, несколько мгновений спустя эта же участь постигла и два G.55, которые принадлежали капитано Торрези и марешалло Романо Спаццоли. Последний успел выпрыгнуть на парашюте, а Торрези погиб.

В ходе Второй мировой войны Джулио Торрези одержал десять личных побед и был награжден четырьмя Серебряными медалями за военную доблесть: двумя — за бои в Северной Африке, одной — за действия на Восточном фронте и одной — за бои над Южной Италией и Сицилией, а также немецким Железным Крестом 2-го класса.

---

<sup>1</sup> В составе Реджиа Аэронаутики он командовал 72° Squadr. 17° Gr. 1° Stormo С.Т. В ходе Второй мировой войны он одержал четыре победы и еще две — в ходе гражданской войны в Испании.

## Адриано Висконти (Adriano Visconti)



Это был один из наиболее известных пилотов и командиров ANR.

Адриано Висконти родился 11 ноября 1915 г. в Триполи в итальянской дворянской семье. Его отец — Галеаццо Висконти — в составе Североафриканской колониальной экспедиции в 1909 г. прибыл в Ливию и остался там в поисках фортуны. Адриано рос в семье, в которой были очень развиты патриотизм и чувство долга по отношению к Италии, что, естественно, не могло не сказаться на его дальнейшей судьбе.

Окончив гимназию, Висконти в 1935 г. поступил в академию Реджиа Аэронаутики в г. Казерта, в 25 км севернее Неаполя. В 1938 г. он получил лицензию военного пилота и в 1939 г. в звании соттотенте прибыл в 159° Squadr. 12° Gr. 50° Stormo Assalto. Эскадрилья базировалась в Ливии на аэродроме Тобрук и была оснащена самолетами Breda Ba.65, использовавшимися в качестве легких бомбардировщиков.

В 1940 г. за нарушение воинской дисциплины Висконти был переведен в 23-ю эскадрилью 2-й авиационной группы охраны колоний (2° Gruppo Aviazione Presidio Coloniale). В ее составе он летал на двухмоторном самолете Caproni Ca.309 и, вероятно, так и продолжал бы совершать рутинные патрульные полеты над пустынями Северной Африки, если бы не случай.

В ходе очередного разведывательного вылета «Капрони» Вис-

контри был атакован тремя «Гладиаторами» из 33 Sqdn. RAF. Промонстрировав большое летное мастерство, Висконти смог уклониться от всех атак истребителей и уйти невредимым, спасая свой самолет и экипаж. За мужество, проявленное под огнем врага, соттененте Висконти был награжден Бронзовой медалью за военную доблесть и ему было разрешено вернуться в 159° Squadr.

Осенью 1940 г. Висконти участвовал в интенсивных налетах на продвигавшиеся вперед английские бронетанковые части и в декабре был награжден Серебряной медалью за военную доблесть. Маневренные, но малоскоростные Va.65 и CR.32 были чрезвычайно уязвимы для зенитного огня и истребителей, и потому в ходе боевых вылетов 50° Stormo Assalto понес такие большие потери, что в январе 1941 г. его расформировали.

Весной того же года Висконти, который уже имел звание тененте, перевели в 76° Squadr. 7° Gr. 54° Stormo С.Т. Эскадрилья была оснащена истребителями С.200 и базировалась тогда на аэродроме Тре-визо, в 27 км севернее Венеции.

В мае 1941 г. 7° Gr. перелетела на Сицилию и, действуя с аэродрома Фонтанароса, расположенного около Катании, выполняла боевые вылеты над Мальтой. Висконти участвовал в сопровождении бомбардировщиков, совершавших налеты на Валетту, а также проводил съемку острова, летая на С.200, оборудованном панорамной фотокамерой. Если экипажи бомбардировщиков SM.79 и Z.1007 в ходе разведывательных полетов над Мальтой рисковали быть перехваченными и сбитыми английскими истребителями, то использование меньшего по размерам и более скоростного С.200 значительно снижало вероятность подобного исхода.

В начале 1942 г. 76° Squadr. получила несколько новых С.202 и Висконти всегда вылетал на одном из них, когда требовалось выполнить очередной разведывательный полет над островом.

15 июня 1942 г. Висконти одержал свою первую воздушную победу, сбив на С.202 MM7944 «86-8» над о. Пантеллерия бомбардировщик «Бленхейм». Затем 13 августа на его счету были сразу два «Спитфайра».

В конце августа 7° Gr. вернулась в Италию и на аэродроме Кротоне была полностью перевооружена истребителями С.202. Затем она базировалась в Греции, пока в марте 1943 г. ее не перебросили в Тунис. К этому времени Висконти получил звание капитано и был назначен командиром 76° Squadr.

8 апреля во время очередного боевого вылета он вместе с серженте Джузеппе Маркончини (Giuseppe Marconcini) и серженте Доменико Лайоло (Domenico Laiolo)<sup>1</sup> обнаружил тройку «Спитфайров». Используя свое преимущество в высоте и благоприятную позицию для атаки, итальянские пилоты сразу же сбили по одному «Спитфайру».

К середине апреля единственными подразделениями Реджиа Аэронаутики, все еще остававшимися в Северной Африке, были 7<sup>о</sup> и 16<sup>о</sup> Gr. 54<sup>о</sup> Stormo С.Т., базировавшиеся на полевом аэродроме Корба (Korba), приблизительно в 50 км восточнее порта Тунис. В ходе боев в начале мая Висконти добавил на свой счет еще один «Спитфайр» и один Р-40.

7 мая союзники взяли порты Бизерта и Тунис, остатки немецких и итальянских войск были оттеснены к м. Эт-Тиб и прижаты к морю. 10 мая Висконти в числе немногих пилотов 54<sup>о</sup> Stormo С.Т. смог благополучно перелететь на аэродром Капельветрано в западной части Сицилии и тем самым избежать попадания в плен. При этом он вывел и своего друга — капитано Фиорони, который кое-как уместился в кабине С.202.

27 мая 1943 г. 54<sup>о</sup> Stormo С.Т., в котором практически не осталось самолетов и пилотов, расформировали. Капитано Висконти был назначен командиром недавно образованной 310-й истребительной эскадрильи аэрофотосъемки (310<sup>о</sup> Squadriglia Caccia Aerofotografica). Она была оснащена истребителями С.202 и базировалась на аэродроме Гуидония, в 21 км северо-восточнее Рима. Вместе с Висконти в ее состав были переведены и несколько пилотов из его бывшей 76<sup>о</sup> Squadr.

С августа 310<sup>о</sup> Squadr. С.А. начала совершать боевые вылеты. Ее С.202 были единственными итальянскими самолетами-разведчиками, имевшими шанс уцелеть в условиях, когда авиация союзников имела полное господство в воздухе в светлое время суток. В начале сентября эскадрилья была переброшена на аэродром Декимо, расположенный на Сардинии.

В восемь часов вечера 8 сентября 1943 г. маршал Бадольо в своем выступлении по радио объявил о безоговорочной капитуляции

---

<sup>1</sup> К концу Второй мировой войны Маркончини и Лайоло имели на своем счету по шесть побед.

Италии и о подписании с союзниками соглашения о взаимном прекращении огня. Висконти, воспитанный в духе патриотизма, был категорически не согласен с подобным развитием событий, и его поддержали большинство пилотов 310° Squadr. С.А. Потому уже на следующий день он перелетел с Сардинии обратно на аэродром Гуидония, взяв с собой еще трех человек, которые смогли разместиться в фюзеляже его С.202. Аналогично поступили серженте-маджоре Джузеппе Маркончини и соттотененте Джованни Сайева, на истребителях которых «пассажирами» летели еще несколько летчиков.

В октябре 1943 г. Висконти и прилетевшие вместе с ним пилоты вступили в республиканскую авиацию, созданную в Ломбардии правительством Итальянской Социалистической Республики. В ноябре капитано Висконти возглавил 1° Squadr. 1° Gr. С.Т. К концу декабря она была полностью вооружена истребителями С.205, переданными обратно из JG77, и стала первым боевым подразделением AR.

3 января 1944 г. пилоты 1° Squadr. совершили свой первый боевой вылет. Поднявшись с аэродрома Мирафиори, они спустя десять минут над Туринном установили визуальный контакт с большим соединением В-17 из 99BG. Бомбардировщики летели на высоте около 8000 м, в то время как сопровождавшие их Р-38 находились значительно ниже. Висконти приказал своим пилотам начать широкий и медленный разворот в сторону «Летающих Крепостей», чтобы дать американским истребителям обнаружить себя и заставить их начать набор высоты, а затем неожиданно атаковать.

План Висконти полностью удался. Когда «Лайтнинги» пошли вверх, теряя при этом запас скорости, на них сверху стремительно спикировали С.205. В течение нескольких секунд капитано Висконти, соттотененте Луджари (Ludgari) и серженте-маджоре Кускуна<sup>1</sup> сбили по одному Р-38. После этого итальянские истребители так же стремительно скрылись из виду и благополучно вернулись в Мирафиори.

23 февраля 1944 г. капитано Висконти был назначен командиром 1° Gr. С.Т. вместо маджоре Луиджи Борджогно, а 1° Squadr. воз-

---

<sup>1</sup> Это была его четвертая победа. Всего же в ходе Второй мировой войны он одержал пять побед и был награжден двумя Серебряными медалями за военную доблесть.

главил тененте Джузеппе Робетто<sup>1</sup>, которого Висконти знал еще по совместной службе сначала в 7° Gr. 54° Stormo С.Т., а затем в 310° Squadr. С.А.

Всего в течение 1944 — 45 гг. Висконти, которому было присвоено звание маджоре, одержал четыре победы. Сбив два Р-38 и два Р-47, он довел общее число своих побед до десяти. Надо заметить, хотя в некоторых публикациях и указывается, что всего на его счету было 26 побед, сам Висконти лично никогда не претендовал более чем на десять побед.

29 апреля 1945 г. командир I° Gr. С.Т. майор Висконти смог заключить с итальянскими партизанами соглашение о сдаче своей группы, однако спустя несколько часов в Милане он был убит. Точные обстоятельства его гибели до сих пор неизвестны. По одной из

---

<sup>1</sup> Родился 06.02.1920 г. По окончании гимназии он 20.01.1939 г. поступил в летную школу в г. Пескара, где прошел первоначальную подготовку на самолетах Breda Ba.25 и CR.20. 01.04.1940 г. Робетто получил лицензию военного летчика и звание соттененте. Затем он освоил истребители CR.32, CR.42, G.50 и C.200 и 16.12.1940 г. был включен в состав 76° Squadr. 7° Gr. 54° Stormo С.Т. Свой первый боевой вылет он совершил 01.06.1941 г., прикрывая в районе Мальты летающую лодку Cant Z.506. В августе 1941 г. Робетто был переведен в 86° Squadr. 7° Gr. В начале июля 1942 г. эскадрилья была направлена в Грецию для прикрытия итальянских конвоев в районе Ионических островов и в Коринфском заливе. 10.08.1942 г. в 50 милях южнее о. Кефалиния Робетто атаковал два английских самолета «Скаут», сбив один и повредив второй. Однако его С.200 также получил повреждения и затем приземлился на аэродроме Араксос (Агахос), в 30 км западнее г. Патры, с одной выпущенной стойкой шасси. 28.08.1942 г. Робетто в паре с сержанте-маджоре Буоджо совершал очередной рутинный полет над очередным конвоем. Неожиданно на С.200 его ведомого отказал двигатель и Буоджо был вынужден выпрыгнуть на парашюте. Робетто несколько раз на минимальной высоте прошел над итальянским крейсером, сопровождавшим конвой, и дал несколько очередей в воздух, чтобы привлечь внимание моряков и указать место, где опустился его ведомый. В результате Буоджо вскоре был найден и поднят из воды, а Робетто за свои действия был награжден Серебряной медалью за военную доблесть. До 20.09.1942 г., когда 86° Squadr. вернулась в Италию, Робетто совершил над Ионическим и Эгейским морями 150 вылетов. После перевооружения истребителями С.202 эскадрилья сначала в конце декабря

версий, он вместе со своим адъютантом соттененте Валери Стефанини был расстрелян во внутреннем дворе казармы полка «Каваллерия Савойи» неизвестными партизанами.

В ходе службы в Реджиа Аэронаутике Адриано Висконти был награжден четырьмя Серебряными и двумя Бронзовыми медалями за военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса, а затем в ANR — еще двумя Серебряными медалями за военную доблесть.

---

1942 г. была переброшена на о. Пантеллерия, а 13.02.1943 г. — в Тунис. В течение марта Робетто сбил четыре «Спитфайра» (3, 7, 13 и 25 марта), и число его личных побед достигло пяти, еще три самолета, в т. ч. один В-24, были им повреждены. До того как 09.05.1943 г. 7° Gr. покинула Тунис, он успел одержать еще одну победу. 12.06.1943 г. Робетто было присвоено звание тененте. Приблизительно в это же время он получил от капитано Висконти предложение присоединиться к его 310° Squadr. С.А. Робетто согласился и 17.07.1943 г. совершил первый полет на С.205 из 310° Squadr. С.А. Осенью 1943 г. по примеру Висконти он вступил в республиканскую авиацию и 07.01.1944 г. совершил первый боевой вылет в составе 1° Squadr. 1° Gr. С.Т. 18 марта на его счету был В-17, 24 марта — В-24, а 2 апреля — снова В-17. 19.04.1944 г. тененте Робетто был награжден второй Серебряной медалью за военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса. Сбив 09.06.1944 г. еще один В-24, Робетто записал на свой счет десятую победу и в середине июля был награжден немецким Железным Крестом 1-го класса. В конце ноября 1944 г. ему было присвоено звание капитано, к которому он был представлен еще 05.11.1943 г. В декабре 1944 г. Робетто во главе группы из семнадцати пилотов ANR отправился в Германию, чтобы освоить ракетные истребители Me-163. Однако сначала плохая погода, а затем начавшееся наступление советских войск так и не позволили никому из них подняться в воздух на Me-163, и в начале февраля 1945 г. они вернулись в Италию. После окончания Второй мировой войны Робетто вместе со своей женой эмигрировал в Аргентину, и некоторое время учил аргентинских летчиков летать на истребителях Fiat G.59. Умер Джузеппе Робетто 23.06.1984 г.

## Вальтер Омиччиоли (Walter Omiccioli)

Вальтер Омиччиоли родился 12 марта 1920 г. в г. Фано (Fano), расположенном на побережье Адриатического моря, в 42 км юго-восточнее знаменитого курорта Римини. После окончания гимназии он по примеру своего старшего брата Энцо<sup>1</sup> также вступил в Реджиа Аэронаутику.

Весной 1941 г. после окончания летной школы на аэродроме Геди, в 57 км западнее Вероны, Вальтеру Омиччиоли было присвоено звание серженте. Он был включен в 98° Squadr. 7° Gr. 54° Stormo, которая в тот момент на аэродроме Тревизо проходила переподготовку с двухмоторных самолетов Breda Ba.88 на истребители С.200.

В мае 1941 г. 7° Gr. перебазировалась на аэродром Фонтанароса на Сицилии и участвовала в боевых вылетах над Мальтой. 30 июня в ходе очередного боя над островом серженте Омиччиоли вместе с командиром 98° Squadr. капитано Гостини (Gostini) сбил «Харрикейн».

Свою же первую личную победу Омиччиоли одержал 25 июля 1941 г., сбив «Харрикейн». На следующий день в ходе вылета на прикрытие отряда кораблей итальянского Королевского военноморского флота он записал на свой счет второй такой истребитель. В течение августа — октября Омиччиоли в боях над Мальтой сбил еще три «Харрикейна». 14 октября он участвовал в налете на аэродром Лука, расположенный в 50 км юго-западнее Ла-Валетты. Обстреляв аэродром с бреющего полета, пилоты 7° Gr. уничтожили и повредили несколько английских самолетов.

В августе 1942 г. 7° Gr. была отозвана на аэродром Кротоне, где была перевооружена истребителями С.202. В конце осени она перебазировалась на аэродром Реджо-ди-Калабрия, расположенный на побережье Мессинского пролива, разделяющего Южную Италию и Сицилию. 4 декабря Омиччиоли одержал свою очередную побе-

---

<sup>1</sup> Родился 01.06.1915 г. Первоначально он служил в 410° Squadr. Aut. С.Т., а затем — в 412° Squadr. Aut. С.Т. В ходе кампании в Восточной Африке он успел одержать пять побед. Серженте-маджоре Энцо Омиччиоли погиб 03.02.1941 г., когда его CR.42 был сбит в бою над аэродромом Гондэр, приблизительно в 420 км севернее Аддис-Абебы. Посмертно награжден Золотой медалью за военную доблесть.

ду, перехватив появившийся поблизости от аэродрома «Бленхейм». Сбитый им бомбардировщик упал в воду в непосредственной близости от порта Реджо-ди-Калабрия, и потому за победой Омиччиоли могли наблюдать с земли множество людей. Затем ее обстоятельства подробно освещались в выпуске Военного бюллетеня № 551 и в итальянской прессе.

В конце декабря Омиччиоли дважды был ранен в результате аварий С.202, произошедших по техническим причинам. Последнее ранение оказалось серьезным, и он был вынужден провести в госпитале несколько недель. Омиччиоли вернулся в группу незадолго до того, как она в марте 1943 г. была переброшена в Тунис — на аэродром Эль-Хамма, в 25 км западнее Габеса.

В апреле в ходе боев в Тунисе Омиччиоли одержал еще две личных победы и общее число его побед достигло девяти. За время своей службы он был награжден Серебряной и тремя Бронзовыми медалями за военную доблесть, а также немецким Железным Крестом 2-го класса.

10 мая 1943 г. Омиччиоли не попал в число пилотов 7<sup>o</sup> Gr., которым удалось перелететь на Сицилию, и на следующий день он был взят англичанами в плен. Однако, находясь в лагере для военнопленных в местечке Соук-эль-Кемис (Souk el Kemis), Омиччиоли смог бежать и после ряда приключений вернуться в Италию.

После окончания Второй мировой войны он продолжил службу в ВВС Италии и вышел в отставку по выслуге лет. Поселившись в г. Тревизо, Вальтер Омиччиоли стал председателем местного отделения итальянского Национального общества ветеранов войны (Opera Nazionale Combattenti e Reduci).

## Джузеппе Бирон (Giuseppe Biron)



Джузеппе Бирон родился 12 октября 1914 г. в г. Леньяго (Legnago), в 37 км юго-восточнее Вероны. В апреле 1933 г. он вступил в Реджиа Аэронаутику и в сентябре того же года получил звание сержанте и лицензию военного летчика.

Первоначально Бирон был включен в 4° Stormo, но затем его направили в 108° Squadr. O.A., находившуюся в Восточной Африке. Через некоторое время из-за проблем со здоровьем Бирон был переведен в 6° Stormo и вернулся в Италию раньше положенного срока службы в Африке.

После начала гражданской войны в Испании Бирон добровольцем вступил в итальянский «Авиационный Легион». Сначала он летал в 33° Squadr. VI° Gr. C.T., а затем — в XXVI° Gr. C.T., но так и не смог одержать в Испании ни одной воздушной победы.

После возвращения в Италию Бирон в декабре 1939 г. поступил на офицерские курсы. В мае 1941 г. он получил звание соттененте и был направлен в 369° Squadr. капитано Джорджо Янничелли, входившую в 22° Gr. Aut. C.T. Эскадрилья была оснащена истребителями С.200 и в тот момент находилась в Албании на аэродроме Тирана.

В июле 1941 г. 22° Gr. Aut. C.T. вошла в итальянский Экспедиционный корпус в России. В августе С.200 прибыли на аэродром около Кривого Рога и с 27 августа начали совершать боевые вылеты. До мая 1942 г. пилоты 22° Gr. Aut. C.T., согласно итальянским данным, уничтожили более пятидесяти советских самолетов.

Поскольку в тот период в группе не велся официальный учет личных побед, они затем были засчитаны пилотам на основе анализа их боевых донесений. Специальная комиссия, проводившая эту работу в 1942 — 43 гг., сделала вывод, что соттотененте Бирон с августа 1941 г. по май 1942 г., летая на С.200 «369 – 3», по крайней мере сбил четыре советских самолета<sup>1</sup>, в т. ч. И-16 и МиГ-3.

В мае 1942 г. 22° Gr.Aut. С.Т. вернулась в Италию, оставив все свои истребители 21° Gr.Aut. С.Т. маджоре Этторе Фошини, прибывшей на Восточный фронт вместо нее. В течение июня — июля она была перевооружена истребителями Re.2001 и в сентябре переброшена на Сицилию. В течение месяца группа участвовала в налетах на Мальту, а затем перебазировалась на Сардинию, откуда атаковала в Средиземном море конвой союзников.

К декабрю 1942 г. в 22° Gr.Aut. С.Т. осталось десять самолетов и она была отозвана на аэродром Каподичино около Неаполя. Там она весной 1943 г. была оснащена С.202 и бывшими французскими D.520, а также получила прототип Re.2005 и десять предсерийных самолетов этого типа. Основной задачей группы стала противовоздушная оборона сначала Рима и Неаполя, а затем и всей Южной Италии. В ходе отражения налетов союзной авиации Бирон в период с 21 по 28 августа сбил один четырехмоторный бомбардировщик В-24 и четыре истребителя Р-38.

Осенью 1943 г. соттотененте Бирон вступил в авиацию Итальянской Социалистической Республики. В начале 1944 г. он был включен в эскадрилью «Монтефуско», участвовавшую в противовоздушной обороне промышленных центров Северной Италии. Позднее она была расформирована, а ее персонал вошел в состав 1° Gr. С.Т. ANR под командованием маджоре Висконти.

После окончания Второй мировой войны Бирон, как и другие пилоты, служившие в ANR, был уволен из авиации. Только в 1950 г. после того, как все подозрения в сотрудничестве с нацистами были сняты с Бирона, он снова вернулся на службу в ВВС Италии.

В 1971 г. Джузеппе Бирон в звании колонелло вышел в отставку и поселился в г. Тревизо. За время своей службы он был награжден пятью Серебряными и двумя Бронзовыми медалями за военную доблесть, а также немецким Железным Крестом 2-го класса.

---

<sup>1</sup> В некоторых источниках указывается, что он одержал на Восточном фронте шесть побед.

## Фурио Никлот Доглио (Furio Niclot Doglio)



Это был, вероятно, один из наиболее подготовленных итальянских летчиков-истребителей. Он вписал свое имя в историю не только итальянской, но и мировой авиации еще задолго до начала Второй мировой войны.

Фурио Никлот Доглио родился 24 апреля 1908 г. в Турине. Став сначала авиационным инженером, он в 1930 г. получил и лицензию пилота частного самолета.

Благодаря такому сочетанию Никлот Доглио был немедленно использован Национальной авиакомпанией (Compania Nazionale Aeronautica), располагавшейся на римском аэродроме Литторно, в качестве летчика-испытателя и инструктора. 28 декабря 1932 г. Никлот Доглио установил мировой рекорд высоты в классе поплавковых гидросамолетов. Это был его первый мировой рекорд, к которому он в 1933 г. прибавил еще несколько новых.

Затем Никлот Доглио в звании соттененте резерва был призван на действительную службу в Реджиа Аэронаутику. После ее завершения он стал старшим летчиком-испытателем фирмы «Бреда». В 1935 г. Никлот Доглио на самолете Ва.33 выиграл главный приз на авиационных гонках «Литторно». В 1937 г. на прототипе Ва.88 он установил мировые рекорды скорости полета на маршрутах 100 км и 1000 км.

В ходе одного из испытательных вылетов на Ва.64, который пилотировал Никлот Доглио, вышел из строя двигатель. Тем не менее он смог совершить благополучную посадку и спасти самолет.

После этого Никлот Доглио был награжден Серебряной медалью за авиационную доблесть (Medaglia d'argento al Valor Aeronautico). Одновременно за большие достижения в области авиации ему было присвоено звание капитано.

После того как 10 июня 1940 г. Италия вступила во Вторую мировую войну, Никлот Доглио вернулся на службу в Реджиа Аэронаутику и был включен в 353° Squadr. 20° Gr. 51° Stormo. Она была оснащена истребителями G.50 и базировалась на аэродроме Чампино, в нескольких километрах юго-восточнее Рима.

В начале осени 1940 г. 20° Gr. вошла в состав Итальянского авиационного корпуса и 19 октября прибыла в Бельгию на аэродром около поселка Урсел, в 19 км юго-восточнее Брюгге. В ходе боевых вылетов над Южной Англией и Ла-Маншем Никлот Доглио не одержал ни одной победы. В конце декабря из-за резко ухудшившегося положения итальянских войск в Греции и Северной Африке Итальянский авиационный корпус был отозван на родину. 3 января 1941 г. большинство самолетов покинуло Бельгию, где остались лишь G.50 из 352° и 353° эскадрилий 20° Gr. До 15 апреля они совершали патрульные полеты над побережьем Ла-Манша между Дюнкерком и Кале, а затем также вернулись в Италию, перелетев на аэродром Чампино. За все время патрулирования над Ла-Маншем в январе — апреле 1941 г. итальянские пилоты только однажды видели истребители RAF, но в бой с ними так и не вступили.

В апреле 1941 г. 353° Squadr. была оснащена истребителями C.200 и сразу же переброшена в Ливию, где уже с конца января действовала 20° Gr. Одной из основных задач итальянских истребителей стало сопровождение немецких Ju-87 и Ju-88. И 30 июня в ходе боевого вылета на прикрытие группы «Штук» капитано Никлот Доглио одержал свою первую воздушную победу, сбив в районе местечка Рас-Аззас (Ras Azzas) «Харрикейн».

20 ноября 1941 г. он был назначен командиром 151° Squadr. 155° Gr., которая была оснащена истребителями G.50 и базировалась на аэродроме Триполи в Ливии.

В начале 1942 г. 151° Squadr. была передана в 20° Gr., которая вместе со 155° Gr. вошла в состав вновь сформированного 51° Stormo С.Т. Эскадрилья прибыла на аэродром Чампино на юго-восточной окраине Рима, где была оснащена самолетами C.202.

В мае 1942 г. истребители 51° Stormo были переброшены на аэродром Джела на южном побережье Сицилии. В период со 2 по



**Капитано Никлот Доглио  
около Bf-109E-4 из II./JG54,  
Бельгия, осень 1940 г.**



**Истребитель С.202 MM9043 «151 – 1»  
командира 151° Squadr. 20° Gr. 51° Stormo С.Т.  
капитано Никлота Доглио,  
аэродром Джела, Сицилия, июнь — июль 1942 г.  
На фюзеляже самолета — белый командирский шеврон,  
похожий на знак командира группы, использовавшийся  
в истребительной авиации Люфтваффе**

13 июля в ходе боев над Мальтой капитано Никлот Доглио сбил шесть «Спитфайров» и еще две победы разделил со своим ведомым марешалло Эннио Тарантолой, став самым результативным летчиком-истребителем Реджиа Аэронаутики в ходе кампании 1942 г.

27 июля 1942 г. командир 151° Squadr. капитано Никлот Доглио совершил свой последний боевой вылет. В ходе очередного боя над Мальтой, собираясь атаковать находившееся прямо перед ним звено английских истребителей, он не понял сигнала своего ведомого марешалло Тарантолы и потому не заметил группу «Спитфайров», приближавшуюся к нему слева. В результате его С.202 MM9042 «151 – 1» был атакован истребителем канадского аса сержанта Джорджа Берлинга из 249 Sqdn. RAF и, получив серию попаданий 20-мм снарядов, немедленно загорелся. Согласно боевому донесению Берлинга<sup>1</sup>, С.202 просто развалился на части в воздухе. Истребитель упал в море, и тело капитано Никлота Доглио так никогда и не было найдено.

За время своей службы в Реджиа Аэронаутике Фурио Никлот Доглио получил Серебряную и две Бронзовых медали за военную доблесть и немецкий Железный Крест 2-го класса. Посмертно он был награжден Золотой медалью за военную доблесть и одновременно ему было присвоено звание маджоре.

---

<sup>1</sup> Это была четырнадцатая победа Берлинга. До этого он в ходе того же вылета сбил С.202 сержанте-маджиоре Фалиеро Джелли (Faliero Gelli) из 378° Squadr. 155° Gr. Имевший на своем счету три победы Джелли успел выпрыгнуть на парашюте и попал в плен. Интересно, что 10.07.1942 г. в бою над Мальтой его С.202 тоже был подбит Берлингом, однако тогда Джелли удалось дотянуть до Сицилии. Он совершил вынужденную посадку на воду недалеко от побережья, и его скоро подобрал спасательный катер. После того как Берлинг сбил С.202 капитано Никлота Доглио, он подбил немецкий Vf-109G, а затем в ходе следующего вылета — еще один «Мессершмитт». Таким образом, в течение 27.07.1942 г. сержант Берлинг одержал сразу четыре победы.

## Джан-Лино Баширотто (GianLino Baschirotto)<sup>1</sup>



Это был единственный итальянский легчик-истребитель, сумевший стать асом как в ходе гражданской войны в Испании, так и во время Второй мировой войны.

Джан-Лино Баширотто родился 15 августа 1914 г. в г. Монтаньяна (Montagnana), в 37 км юго-западнее Падуи. С самого раннего детства он мечтал о полетах и потому, достигнув необходимого возраста, сразу же начал посещать авиашколу на аэродроме Кампо-формидо, в 90 км северо-восточнее Венеции. Успешно завершив курс летной подготовки, Баширотто получил лицензию пилота частного самолета.

В 1935 г. он поступил на службу в Реджиа Аэронаутику и был направлен на аэродром Авиано, в 74 км севернее Венеции, где прошел обучение в качестве летчика-истребителя. Вместе с лицензией военного летчика Баширотто получил звание сержанта и назначение в 88° Squadr. 6° Gr. 1° Stormo С.Т. Надо сказать, что 1° Stormo С.Т. был старейшим истребительным полком в Реджиа Аэронаутике и считался своеобразной «академией высшего пилотажа», и потому получение назначения в него для молодого пилота рассматривалось как редкая привилегия.

---

<sup>1</sup> На снимке: сержанте-маджоре Баширотто около своего С.200 ММ5797 «88 – 9», аэродром Катания, Сицилия, август 1940 г.

В августе 1936 г. Баширотто в числе первых итальянских летчиков-истребителей решил добровольцем отправиться в Испанию на помощь националистам во главе с генералом Франко. 27 августа он под псевдонимом Эдуардо Гири на корабле прибыл в порт Виго и в начале сентября вошел в 1° Squadr. С.Т. под командованием капитано Винченцо Дегуаля.

Баширотто провел в Испании восемнадцать месяцев и одержал пять личных и шесть групповых побед. За свои успехи он был награжден двумя Серебряными и одной Бронзовой медалями за военную доблесть.

#### Хроника личных побед Джан-Лино Баширотто в Испании

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	13.09.1936 г.	Мадрид	«Ньюпор-52»
2	13.11.1936 г.	Мадрид	И-15
3	04.12.1936 г.	Торрихос, в 70 км юго-западнее Мадрида	P-5
4	17.07.1937 г.	Мадрид	И-16
5	25.07.1937 г.	Брунет — Мадрид	И-15

В феврале 1938 г. Баширотто вернулся в Италию и продолжил службу в составе 88° Squadr. 6° Gr. 1° Stormo С.Т. К этому времени эскадрилья, как и вся группа, базировалась на аэродроме Катания, на западном побережье Сицилии. 1 февраля 1939 г. она первой в Реджиа Аэронаутике получила новые истребители С.200.

Сразу после того, как 10 июня 1940 г. Италия вступила во Вторую мировую войну, эскадрилья начала участвовать в налетах на Мальту. 16 июня С.200 из 6° Gr. атаковали над островом одиночный «Си Гладиатор». Согласно итальянским данным, совместными усилиями девяти пилотов, среди которых был и Баширотто, имевший к этому моменту уже звание марешалло, английский истребитель был сбит. Фактически же «Си Гладиатор» смог благополучно вернуться на свой аэродром.

В июле 1941 г. 1° Stormo был отозван на аэродром Кампоформидо, в 90 км северо-восточнее Венеции. Там полк получил новые истребители С.202 и после непродолжительной переподготовки был сразу же переброшен в Ливию.

В течение почти двух лет интенсивных боевых вылетов сначала

над Мальтой, а затем в Северной Африке маршалло Баширотто не одержал ни одной личной победы. Тем не менее в апреле 1942 г. он был в числе итальянских пилотов, которым командующий танковой армией «Африка» генерал-oberст Эрвин Роммель вручил Железные Кресты 2-го класса.

Однако уже вскоре Баширотто на практике подтвердил свою квалификацию летчика-истребителя. Сначала 25 мая в ходе боев в районе Эйн-эль-Газала — Бир-Хахейм — Тобрук он сбил сразу два Р-40, а затем 10 июня в том же районе — еще два «Харрикейна».

К концу июля 1942 г. пилоты 1° Stormo одержали в Северной Африке в общей сложности 125 побед. Однако в ходе интенсивных боев полк понес большие потери и потому для отдыха и пополнения был сначала отозван на о. Пантеллерия, а затем переброшен на аэродром Декимо на Сардинии.

В начале 1943 г. С.202 из 6° Gr. прикрывали с воздуха итальянские и немецкие конвои, шедшие в Тунис и обратно. 31 января в ходе одного из таких вылетов Баширотто, летавший тогда на С.202 «88 – 9», сбил над Средиземным морем двухмоторный английский «Бьюфайтер».

Весной 6° Gr. была оснащена новыми истребителями С.205V и участвовала в боях в районе Сицилии. 20 апреля после боя над Пантеллерией на счет Баширотто был записан один «Спитфайр». Правда, надо отметить, что эта победа не подтверждается данными RAF о своих потерях. Итальянские пилоты заявили о пятнадцати сбитых самолетах, но фактически в том бою англичане не потеряли ни одного истребителя. Со своей стороны, летчики RAF претендовали на одиннадцать побед, в то время как реальные потери Реджиа Аэронаутики составили только три самолета.

Вечером 8 июня северо-западнее Пантеллерии С.205V из 6° Gr. встретились с группой «Спитфайров». В ходе боя Баширотто совместными усилиями с тененте Леврини (Levrini), тененте Затти (Zatti), соттогененте Сгорбати (Sgorbati) и серженте Саяни (Saiani) сбил один английский истребитель.

Когда 8 сентября 1943 г. Италия капитулировала перед союзниками, 6° Gr. находилась на аэродроме Кампоформидо, в 90 км северо-восточнее Венеции. Она была отозвана туда еще 24 июня после больших потерь, понесенных в боях над Сицилией. 13 октября страна снова вступила в войну, но теперь уже на стороне антигитлеровской коалиции, в то время как созданная в Ломбардии

Итальянская Социалистическая Республика во главе с Муссолини выступила на стороне Третьего рейха. Однако Баширотто остался в стороне от всех этих событий и больше уже не участвовал в боевых действиях.

**Хроника личных побед Джан-Лино Баширотто  
в ходе Второй мировой войны**

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	25.05.1942 г.	Газала — Бир-Хахейм — Тобрук	P-40
2		Газала — Бир-Хахейм — Тобрук	P-40
3	10.06.1942 г.	Газала — Бир-Хахейм — Тобрук	«Харрикейн»
4		Газала — Бир-Хахейм — Тобрук	«Харрикейн»
5	31.01.1943 г.	Средиземное море, между Сардинией и Тунисом	«Бьюфайтер»
6	20.04.1943 г.	о. Пантеллерия	«Спитфайр»

В 1940 — 43 гг. Баширотто в ходе боевых вылетов налетал свыше тысячи часов. В дополнение к наградам, полученным за бои в Испании, он был награжден еще двумя Серебряными медалями за военную доблесть и немецким Железным Крестом 2-го класса.

После окончания Второй мировой войны Баширотто продолжил службу в новых итальянских ВВС и стал одним из основателей первой в их составе пилотажной группы, оснащенной истребителями «Спитфайр». Затем он освоил все типы реактивных истребителей, поступавших на вооружение ВВС Италии, и в 1970 г. вышел в отставку в звании колонелло.

Умер Джан-Лино Баширотто в 1986 г. в г. Виченца.

## Джорджио Граффер (Giorgio Graffer)



На его счету было всего пять побед, но он стал одним из первых итальянских пилотов, одержавших их в ходе Второй мировой войны.

Джорджио Граффер родился 14 мая 1912 г. в г. Тренто (Trento). Блестяще окончив академию Реджиа Аэронаутики, он к моменту вступления Италии во Вторую мировую войну уже командовал 365° Squadr. 150° Gr. 53° Stormo C.T. Эскадрилья была оснащена бипланами CR.42 и базировалась на аэродроме Каселле-Торинесе, в 12 км севернее Турина.

В ночь с 13 на 14 августа 1940 г. капитано Граффер первым из итальянских пилотов выполнил успешный ночной перехват, хотя его CR.42 «365 – 1» не только не имел никакого специального оборудования, но даже не был оснащен рацией. В районе Турина он атаковал английский двухмоторный бомбардировщик, а когда на «Фиате» неожиданно заклинило пулеметы, Граффер, не раздумывая, протаранил вражеский самолет, после чего выпрыгнул на парашюте. За свои смелые действия капитано Граффер был награжден Бронзовой медалью за военную доблесть<sup>1</sup>.

Бомбардировщиком, который он протаранил, был «Уитли» Mk.V P4965 «ZA-H» из 10 Sqn. RAF. Он вылетел с аэродрома

---

<sup>1</sup> Вторая ночная победа была записана на счет Реджиа Аэронаутики только ночью 20/21.11.1942 г., когда капитано Скаглиерини (Scaglierini) из 233° Squadr. 59° Gr. В.Т. на CR.42CN сбил бомбардировщик Хендли Пейдж «Галифакс» (Hadley Page «Halifax») Mk.II DT571 «MP-M» из 76 Sqn. RAF.

Абингдон (Abingdon), в 84 км северо-западнее Лондона, чтобы нанести бомбовый удар по авиазаводу фирмы «Фиат» в Турине. Во время атаки Граффера на «Уитли» сначала вышел из строя левый двигатель, а затем, уже в результате тарана, был серьезно поврежден элерон на правом крыле. Пилотам бомбардировщика — пайлэт-офицеру Эрнесту Парсону (Ernest I. Parson) и сержанту Чемпиону (A. N. Champion) — удалось пересечь всю Францию и дотянуть до английского побережья. Однако, когда они попытались посадить самолет на пляже в районе поселка Димчурч (Dymchurch), в 12 км юго-западнее Фолкстона, поврежденный элерон оторвался, и «Уитли» упал в Ла-Манш. Три члена экипажа — штурман сержант Чемберлейн (Chamberlain), бортрадист сержант Маршалл (Marshall) и бортстрелок сержант Шарп (Sharpe) — успели выпрыгнуть на парашютах, а оба пилота погибли.

23 октября 1940 г. 150° Gr. была переброшена в Албанию и с этого момента приобрела статус автономной группы.

2 ноября десять Cant Z.1007bis из 47° Stormo V.T. и пять Ju-87B из 96° Gr. В.а.Т. под прикрытием «Фиатов» из 150° Gr.Aut. С.Т. совершили налет на г. Янина, который был главным опорным пунктом греческих войск. Им наперехват с аэродрома Лариса поднялись три истребителя PZL P.24 из 21 Mira во главе с хипосминагосом Йоном Сакеллариу. Греки атаковали бомбардировщики над горой Мицикели, в 8 км северо-восточнее Янины, когда те, выполнив задание, уже повернули назад.

Затем каждая из сторон заявила, что в ходе боя сбила три вражеских самолета. Хипосминагосу Сакеллариу засчитали три итальянских бомбардировщика, а капитану Графферу — три греческих истребителя, после чего общее число его побед достигло пяти. Фактически же все итальянские самолеты благополучно вернулись на свои аэродромы, а греки потеряли только один PZL P.24, пилот которого — тот самый Сакеллариу — погиб.

28 ноября 1940 г. десять CR.42 во главе с капитаном Граффером над селом Делвинаклион, в 10 км от албано-греческой границы, встретились с шестью «Гладиаторами» из звена «А» 80 Sqdn. RAF. В ходе завязавшегося боя были сбиты три «Фиата» и еще два получили повреждения. Два итальянских пилота, включая капитана Граффера, погибли, а двое были ранены.

Посмертно капитану Джорджио Граффер был награжден Золотой медалью за военную доблесть.

**Воинские звания в Реджиа Аэронаутике  
и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе  
(в скобках дана транслитерация на русский язык)**

Итальянская авиация		Люфтваффе
полное название	сокр.обозн.	
Aviere (авиере)	Av.	Flieger (флигер)
Aviero scelto (авиеро-шелто)	Av.Sc.	Gefreiter (ефрейтор)
Primo Aviere (примо-авиеро)	Pr.Av.	Unteroffizier (унтер-офицер)
Sergente (серgente)	Serg.	Unterfeldwebel (унтер-фельдфебель)
Sergente Maggiore (сергенте-маджиоре)	Serg. Magg.	Feldwebel (фельдфебель)
Maresciallo ordinario (марешиялло-ординаро)	Mar.	Oberfeldwebel (обер-фельдфебель)
Maresciallo Capo* (марешиялло-капо)	—	Stabsfeldwebel (штабс-фельдфебель)
Maresciallo Maggiore* (марешиялло-маджиоре)	—	Fänrich (фенрих)
Aiutante di Battaglia* (адьютанте-ди-батталья)		Oberfänrich (обер-фенрих)
Sottotenente (соттотененте)	S.Ten.	Leutnant (лейтенант)
Tenente (тененте)	Ten.	Oberleutnant (обер-лейтенант)
Primo Tenente* (примо-тененте)	—	—
Capitano (капитано)	Cap.	Hauptmann (гауптман)
Primo Capitano* (примо-капитано)	—	—
Maggiore (маджиоре)	Magg.	Major (майор)

Итальянская авиация		Люфтваффе
полное название	сокр. обозн.	
Tenente Colonnello (тененте-колонелло)	Ten. Col.	Oberstleutnant (оберст-лейтенант)
Colonnello (колонелло)	Col.	Oberst (оберст)
Generale di Brigata Aerea (генерале-ди-бригата аэреа)	—	Generalmajor (генерал-майор)
Generale di Divisione Aerea (генерале-ди-дивизионе аэреа)	—	Generalleutnant (генерал-лейтенант)
Generale di Squadra Aerea (генерале-ди-скуадра аэреа)	—	—
Generale di Corpo d'Armata Aerea (генерале-ди-корпо армата аэреа)	—	General der Flieger (генерал дер флигер)
Generale d'Armata Aerea (генерале армата аэреа)	—	Generaloberst (генерал-оберст)
Maresciallo dell'Avia (марешалло-дель-авиа)	—	Generalfeldmarschall (генерал-фельдмаршал)

\* Своеобразные «промежуточные» звания, обычно присваивавшиеся кандидатам на повышение.

## Библиография

Beale, N. & D'Amico, F. & Valentini, G. *Air War Italy 1944—45. The Axis Air Forces from the Liberation of Rome to the Surrender*. Airlife, England, 1996.

Cull, B. & Malizia, N. & Galea, F. *Spitfires over Sicily*. Grub Street, London, 2000.

Ethell, J.L. *Eagles over North Africa and the Mediterranean 1940—1943*. Greenhill Books, London, 1997.

Held, W. & Obermaier, E. *The Luftwaffe on the North African Campaign 1941—1943*. Schiffer Military History, Atglen, USA, 1992.

Massimello, G. & Apostolo, G. *Italian Aces of World War 2*. Osprey Publishing, Great Britain, 2000.

Neulen, H. W. *Am Himmel Europas. Luftsreitkräfte an deutscher Seite 1939—1945*. Universitas Verlag, München, 1998.

Janowicz, K. *Afryka 1940—42*. AJ-Press, Warszawa, 1994.

Janowicz, K. *Balkany 1941*. AJ-Press, Warszawa, 1996.

Janowicz, K. *Bitwa o Anglie. Cz. 1&2*. AJ-Press, Warszawa, 1998-1999.

Janowicz, K. *Tunezja 1943*. AJ-Press, Warszawa, 1995.

Prien, J. *Jagdgeschwader 53. A History of the «Pik-As» Geschwader. Volume 2: May 1942—January 1944*. Schiffer Military History, Atglen, USA, 1998.

Ries, K. *Luftwaffe Photo-Report 1919—1945*. Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1994.

Shores, C. *Dust Clouds in the Middle East*. Grub Street, London, 1996.

Shores, C. & Cull, B. & Malizia, N. *Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940—41*. Grub Street, London, 1987.

Shores, C. & Cull, B. & Malizia, N. *Malta: The Spitfire Year, 1942*. Grub Street, London, 1991.

Shores, C. & Cull, B. & Malizia, N. *Malta: The Hurricane Year, 1940—41*. Grub Street, London, 1987.

Smith, P. C. *Stukas over the Mediterranean 1940—1945*. Greenhill Books, London, 1999.

Weal, J. *Junkers Ju-87. Stukageschwader of North Africa and the Mediterranean*. Osprey Publishing, London, 1998.

## **Издательская группа АСТ**

Издательская группа АСТ, включающая в себя около **50 издательств** и редакционно-издательских объединений, предлагает вашему вниманию **более 20 000 названий книг** самых разных видов и жанров.

Мы выпускаем классические произведения и книги современных авторов.

В наших каталогах — интеллектуальная проза, детективы, фантастика, любовные романы, книги для детей и подростков, учебники, справочники, энциклопедии, альбомы по искусству, научно-познавательные и прикладные издания, а также широкий выбор канцтоваров.

### **В числе наших авторов мировые знаменитости:**

Сидни Шелдон, Стивен Кинг, Даниэла Стил, Джудит Макнот, Бертрис Смолл, Джоанна Линдсей, Сандра Браун, создатели российских бестселлеров Борис Акунин, братья Вайнеры, Андрей Воронин, Полина Дашкова, Сергей Лукьяненко, братья Стругацкие, Виктор Суворов, Виктория Токарева, Эдуард Тополь, Владимир Шитов, Марина Юденич, Виктория Платова, Чингиз Абдуллаев; видные ученые деятели академик Мирзакарим Норбеков, психолог Александр Свияш, авторы книг из серии «Откровения ангелов-хранителей» Любовь Панова и Ренат Гарифзянов, а также любимые детские писатели Самуил Маршак, Сергей Михалков, Григорий Остер, Владимир Сутеев, Корней Чуковский.

### **Издательская группа АСТ**

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7-й этаж

Справки по телефону:

(095) 215-01-01, факс 215-51-10

E-mail: [astpub@aha.ru](mailto:astpub@aha.ru) <http://www.ast.ru>

**Книги издательской группы АСТ вы можете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:**

**107140, Москва, а/я 140**

**ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ**

**Книги издательской группы АСТ  
вы сможете заказать  
и получить по почте  
в любом уголке России. Пишите:**

**107140, Москва, а/я 140**

**ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ**

Вы также сможете приобрести книги группы АСТ  
по низким издательским ценам  
в наших фирменных магазинах:

#### **Регионы**

- г. Архангельск, 103-й квартал, ул. Садовая, д. 18, тел. (8182) 65-44-26
- г. Белгород, пр. Б. Хмельницкого, д. 132а, тел. (0722) 31-48-39
- г. Калининград, пл. Капнина, д. 17-21, тел. (0112) 44-10-95
- г. Краснодар, ул. Красная, д. 29, тел. (8612) 62-55-48
- г. Курск, ул. Ленина, д. 11, тел. (0712) 22-39-70
- г. Н. Новгород, пл. Горького, д. 1/16, тел. (8312) 33-79-80
- г. Новороссийск, сквер имени Чайковского, тел. (8612) 68-81-27
- г. Оренбург, ул. Туркестанская, д. 23, тел. (3532) 41-18-05
- г. Ростов-на-Дону, пр. Космонавтов, д. 15, тел. (88632) 35-99-00
- г. Рыбинск, ул. Ломоносова, д. 1 / Волжская наб., д. 107, тел. (0855) 52-47-26
- г. Рязань, ул. Почтовая, д. 62, тел. (0912) 20-55-81
- г. Самара, пр. Кирова, д. 301, тел. (8462) 56-49-92
- г. Смоленск, ул. Гагарина, д. 4, тел. (0812) 65-53-58
- г. Тула, пр. Ленина, д. 18, тел. (0872) 36-29-22
- г. Череповец, Советский пр., д. 88а, тел. (8202) 53-61-22

#### **Издательская группа АСТ**

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7-й этаж

Справки по телефону:

(095) 215-01-01, факс 215-51-10

E-mail: [astpub@aha.ru](mailto:astpub@aha.ru) <http://www.ast.ru>

**Книги издательской группы АСТ  
вы сможете заказать  
и получить по почте  
в любом уголке России. Пишите:**

**107140, Москва, а/я 140**

**ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ**

**Вы также сможете приобрести книги группы АСТ  
по низким издательским ценам  
в наших фирменных магазинах:**

### **Москва**

- м. «Алексеевская», Звездный б-р, д. 21, стр. 1, тел. 232-19-05
- м. «Алтуфьево», Алтуфьевское шоссе, д. 86, к. 1
- м. «Варшавская», Чонгарский б-р, д. 18а, тел. 119-90-89
- м. «Крылатское», Осенний б-р, д. 18, к. 1
- м. «Кузьминки», Волгоградский пр., д. 132, тел. 172-18-97
- м. «Павелецкая», ул. Татарская, д. 14, тел. 959-20-95
- м. «Перово», ул. 2-я Владимирская, д. 52, тел. 306-18-91, 306-18-97
- м. «Пушкинская», «Маяковская», ул. Каретный ряд, д. 5/10,  
тел. 209-66-01, 299-65-84
- м. «Сокол», Ленинградский пр., д. 76, к. 1,  
Торговый комплекс «Метромаркет», 3-й этаж, тел. 781-40-76
- м. «Сокольники», ул. Стромынка, д. 14/1, тел. 268-14-55
- м. «Таганская», «Марксистская», Б. Фокельный пер., д. 3, стр. 2, тел. 911-21-07
- м. «Царицыно», ул. Луганская, д. 7, к. 1, тел. 322-28-22
- Торговый комплекс «Х», Дмитровское шоссе, д. 89, тел. 783-97-08
- Торговый комплекс «Крокус-Сити», 65—66-й км МКАД, тел. 942-94-25

**Издательская группа АСТ**

**129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7-й этаж**

**Справки по телефону:**

**(095) 215-01-01, факс 215-51-10**

**E-mail: [astpub@aha.ru](mailto:astpub@aha.ru)    <http://www.ast.ru>**

**Издательство АСТ**  
представляет книги серии  
**"Военно-историческая библиотека"**

Серия составлена из книг самых разнообразных жанров, от сугубо теоретических исследований и военных трактатов до биографий и мемуаров, созданных историками, биографами, полководцами прошлого и современности. В рамках серии читателям предоставлена уникальная возможность впервые ознакомиться с ранее не издававшимися трудами по истории различных военных кампаний.

**В серии недавно вышли:**

- К.Дениц** *"Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне"*  
**Р.Ф.Голивер, Т.Дж.Констебль** *"Лучший ас Второй мировой"*  
**Д.Хорикоши, М.Окумия, М.Кэйдн** *"Японская авиация во Второй мировой войне"*  
**Т.Тулейя, Д.Вудворд** *"Сумерки морских богов (Германский флот во Второй мировой войне)"*  
**Э.Миддельдорф** *"Русская кампания: тактика и вооружение"*  
**А.Больных** *"Морские битвы Первой мировой". Т. 1. "Схватка гигантов"; Т. 2. "Трагедия ошибок"; Т. 3. "На океанских просторах"*  
**Э.Дурмшид** *"Победы, которых могло не быть"*  
**С.У.Роскилл** *"Флаг Святого Георгия (Английский флот во Второй мировой войне)"*  
**П.Бриксилл, Р.Беркер** *"Убийцы кораблей. Затопить Германию"*  
**В.Яковлев** *"История крепостей"*  
**М. Галактионов** *"Париж, 1914"*  
**М.А.Брагадин** *"Битва за Средиземное море. Взгляд побежденных"*  
**К. Макси** *"Упущенные возможности Гитлера": "Вторжение, которого не было" и др.*  
**С.Переслегин и др.** *"Тихоокеанская премьера"*  
**Д.Хорикоти** *"Японская авиация во Второй мировой войне"*  
**Ф.О.Саусверд** *"Слоны и пешки"*  
*"Мировая война. 1939 – 1945 гг."*  
*"Битва за Средиземное море. Взгляд победителей"*  
*"Крах Третьего рейха"*  
**Н.Попель** *"В тяжкую пору"; Т.1. "Танки повернули на Запад"; Т.2. "Впереди Берлин"*  
**М.Зефилов** *"Штурмовая авиация Люфтваффе": "Ночные истребители Люфтваффе"*  
**В.Доценко** *"Флоты в локальных войнах"*

По вопросам о лотовой покупке книг  
«Издательской группы АСТ» обращаться по адресу:

Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж  
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

Книги «Издательской группы АСТ»

можно заказать по адресу:

107140, Москва, ая 140, АСТ – «Книги по почте»

Издательство «АСТ»  
предлагает вниманию читателей  
серию  
**«Звезды мировой философии»**

Это уникальное по полноте издание рассказывает об основных этапах развития философской мысли, знакомит с биографиями и концепциями величайших мудрецов, таких как

*Платон и Аристотель, Иисус Христос и Будда,  
Конфуций и Чжуан-цзы, Руссо и Шамфор,  
Гегель и Шопенгауэр, Чаадаев и Толстой.*

**В серии вышли книги:**

- «Мудрость трех тысячелетий»
- «Энциклопедия высокого ума»
- «Философия сорока пяти поколений»
- «Золотая философия»
- «Современники вечности»

\*

Особую ценность серии придает тщательно подобранный иллюстративный ряд. Огромное количество вдумчиво обработанного и любовно преподнесенного философского материала делает их интересными как для специалистов, так и для широкого круга читателей.

**По вопросам оптовой покупки книг  
издательства АСТ обращаться по адресу:  
Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж  
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13**

ISBN 5-17-019901-5



Любое использование материала данной книги,  
полностью или частично, без разрешения  
правообладателя запрещается.

Научно-популярное издание

Зефилов Михаил Вадимович  
**АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**  
**Союзники Люфтваффе**  
Италия

Художественный редактор О.Н. Адаскина  
Компьютерный дизайн: Ю.А. Хаджи  
Технический редактор О.В. Панкрашина  
Младший редактор Е.А. Лазарева

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2;  
953004 — научная и производственная литература

Гигиеническое заключение  
№ 77.99.02.953.Д.008286.12.02 от 09.12.2002 г.

ООО «Издательство АСТ»  
667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Кочетова, д. 28  
Наши электронные адреса:  
WWW.AST.RU E-mail: astpub@aha.ru

ООО «Транзиткнига»  
143900, Московская область,  
г. Балашиха, шоссе Энтузиастов, д. 7/1

Отпечатано в полном соответствии с качеством  
предоставленных диалозитивов в Тульской типографии.  
300600, г. Тула, пр. Ленина, 109.

# АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ ИТАЛИЯ

2а.

15.

Книга рассказывает о пилотах, служивших в ходе Второй мировой войны в составе Королевской итальянской авиации и в авиации Итальянской Социалистической Республики и участвовавших в боевых действиях вместе с немецкими Люфтваффе.

Предназначается для широкого круга читателей, как специалистов, так и любителей военной истории.