

## ИСТРЕБИТЕЛИ КОРОЛЕВСКИХ ВВС ИТАЛИИ НА СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОМ ФРОНТЕ В 1942—1943 гг.

*Джорджо Скотони*

В статье рассматривается участие итальянской авиации в боевых действиях против СССР в период Великой Отечественной войны. Особое внимание обращено на состав итальянского авиационного контингента, организацию командования, описание боевых действий истребителей 22-й группы и 21-й группы. Показано, что «Восточный поход» Муссолини привел к огромным человеческим жертвам среди итальянских военнослужащих на советско-германском фронте. Обоснован вывод о том, что советский народ, Красная Армия выстояли и разгромили агрессора, преподав урок не только фашистам, но и тем политическим авантюристам, которые в будущем рискнули бы развязать очередную мировую войну.

*Ключевые слова:* Вторая мировая война, Русский фронт, итальянские Королевские ВВС.

Италия приняла непосредственное участие в агрессии против СССР в качестве союзника Германии, направив на советско-германский фронт свой экспедиционный корпус. Действия сухопутных сил должны были прикрывать две автономные авиационные группы под командованием полковника Карло Драго, состоявшие из трех-четырёх эскадрилий. Каждая эскадрилья делилась на три звена по четыре самолета в каждом. В состав итальянского авиационного контингента первоначально входили: 61-я автономная группа разведывательной авиации под командованием капитана Гиеригини (34-я, 119-я, 128-я эскадрильи разведчиков), включавшая 32 Капрони Са.311 и 1 Савойя SM.81; 22-я автономная группа истребителей под командованием капитана Борзони (359-я, 362-я, 369-я, 371-я эскадрильи истребителей), вооруженная 51 истребителем Макки MC.200 «Молния» и 2 транспортными самолетами SM.81 [6, с. 4—5].

Состав этого авиационного контингента был укомплектован необходимыми службами (санитарной, интендантской, транспортной, ремонтной) и оборудован для охраны и обеспечения аэродромов (в частности, две зенитные батареи 20-мм пушек, два зенитных дивизиона 75/46-мм пушек и около 300 автомобилей). Всего было задействовано около 1800 человек: 40 офицеров, 180 унтер-офицеров, 1500 солдат и 90 рабочих.

Формально обе авиационные группы находились в подчинении авиационного штаба К.С.И.Р. («*Comando di Spedizione Italiano Russia*» (Итальянский экспедиционный корпус в России)). Однако, в соответствии с итало-германском соглашением от 30 июня 1941 г., 61-я группа поступала под командование К.С.И.Р., а 22-я группа фактически передавалась в подчинение 4-го *Luftlotte* (5-й *Flieger Korps*) [7, с. 18].

26 августа 1941 г. истребители 22-й группы были перебазированы на аэродром Кривого Рога. Уже на следующий день состоялось их первое боевое столкновение с советской авиацией, а 3 сентября зенитным огнем было сбито два итальянских MC.200. С октября истребители стали размещаться на аэродроме в Запорожье, с декабря — в Сталино. Осенью 1941 г. итальянские истребители использовались немецким командованием преимущественно как штурмовики для подавления наземных целей,

лишь эпизодически вступая в воздушные дуэли. К числу наиболее крупных операций, в которых участвовали итальянские летчики, следует отнести нанесение штурмовых ударов с воздуха в ходе, так называемой, «Рождественской битвы»<sup>1</sup>, сопровождение налета немецких бомбардировщиков Ю-87 на Дебальцево с отражением атаки советских истребителей [11, с. 36].

Суровая зима 1941—1942 гг. причинила серьезный урон контингенту ВВС Италии на Восточном фронте. С наступлением морозов температура упала до 20—30 градусов ниже нуля, поэтому итальянские летчики проводили мало активных действий, так как их истребители не были оборудованы для полетов при такой низкой температуре. Макки MC.200 были приспособлены для действий на Средиземноморском театре войны, имели открытую кабину и окраску для операций в пустыне (камуфляж на зеленом фоне с амебами, с желтой полосой на фюзеляже и с капотом двигателя того же цвета) [6, с. 15].

Ближе к весне интенсивность действий итальянской авиации стала усиливаться. 4—5 февраля 1942 г. девять Макки MC.200 22-й группы, имея на вооружении по две 160-килограммовые бомбы, совершили налет на советский аэродром в районе Красного Лимана [10, с. 20]. Несмотря на быстрый ответ советских летчиков, им удалось уничтожить не меньше 10 и повредить 6 самолетов. 23 и 24 февраля произошли бои MC.200 с советскими истребителями И-16, сопровождавшими бомбардировщики. В этих вылетах, по данным итальянского командования, было сбито 3 советских самолета [7, с. 92].

Вскоре последовали изменения в руководстве: бригадный генерал Энрико Пецци 25 февраля 1942 г. принял командование над авиацией экспедиционного корпуса, заменив полковника Драго, вернувшегося в Италию [9, с. 34]. С возобновлением широкомасштабных боевых действий 5 марта вся 22-я группа по приказу штаба К.С.И.Р. была передана в оперативное подчинение немецкого авиационного командования, размещавшегося в Сталино.

<sup>1</sup> 25 декабря 1941 г. войска Южного фронта атаковали линию обороны К.С.И.Р. и 49-й немецкий корпус. Наступление советских войск, получившее название «Чистяковская операция», вошло в итальянскую историографию как «Рождественская битва».

Это привело к полной зависимости итальянцев от германских союзников как в планировании и осуществлении своей деятельности, так и в поставках топлива. Итальянцы сообщали: «Люфтваффе немедленно требуют вклада итальянских истребителей в развитие боевой обстановки. Семь Макки МС.200 прикрывали группу немецких Ю-87 в штурме села Михайловка. Тогда двадцать советских истребителей и бомбардировщиков поднялись в воздух» [7, с. 98]. В этих боях итальянские пилоты претендовали на 3 сбитых самолета. 15 марта произошел новый бой пяти истребителей 22-й группы с советскими самолетами в зоне Михайловки. 17 марта семь МС.200 вместе с двумя немецкими Vf-109F штурмовали советский аэродром. Итальянские летчики поддерживали операции люфтваффе в штурмовых вылетах 23 и 24 марта на Славянск и в район Изюма.

24 марта группа советских штурмовиков, вероятно, Пе-2, атаковала итало-германский аэродром в Сталино, нанеся серьезный ущерб: на земле было уничтожено три самолета 61-й группы разведывательной авиации (Капрони Са.311, Са.164 и Са.133), повреждено еще три Са.311, погибло два солдата, а восемь летчиков получили ранения [6, с. 27].

Последняя боевая акция 22-й группы состоялась 30 марта 1942 г. В небе Славянска девять МС.200 сражались с советскими истребителями, четыре из которых были сбиты итальянцами. Об этом сообщалось в Бюллетене вермахта со ссылкой на информацию штаб-квартиры фюрера [7, с. 101]. Некоторое время авиация 22-й группы продолжала воздушное патрулирование в секторе Славянска [1, с. 114], а к середине мая 1942 г. ее сменила 21-я автономная группа истребителей под командованием майора Фоскини, состоявшая из 356-й, 382-й и 386-й эскадрилий, позже усиленная 361-й эскадрилей. 61-я группа разведывательной авиации также вернулась в Италию, будучи замененной 71-й автономной группой. При этом большинство самолетов 22-й группы были оставлены для применения летчиками вновь прибывшей группы. Прежняя эмблема была заменена на фюзеляже МС.200 эмблемой 21-й группы (крылатый кентавр) [6, с. 28].

Аэродром в Сталино 8 и 10 мая подвергся налетам советских бомбардировщиков, несколько итальянских самолетов было выведено из строя. Командир К.С.И.Р. генерал Мессе просил укрепления итальянского авиационного контингента еще двумя эскадрильями новых истребителей МС.202, но его ходатайство было отклонено [3, с. 171].

17 мая 1942 г. началось немецкое контрнаступление на изюм-барвенковском направлении. Войска итальянского корпуса принимали участие в операциях по ликвидации очагов сопротивления советских частей, попавших в окружение.

Первый бой 21-й группы на русском фронте произошел 19 мая: шестнадцать итальянских истребителей прикрывали германские бомбардировщики Ю-87 и Хе-111 в наступательных действиях на Изюм. 23 мая на аэродром в Сталино прибыло третье подразделение 21-й группы — 382-я эскадрилья из семи МС.200, с одиннадцатью летчиками и десятком специалистов. Тем самым число истребителей в составе 21-й группы было доведено до 33 само-

летов, из которых только 16 находились в полной готовности.

Несмотря на тяжелые потери, понесенные в Изюме и под Харьковом, с июня 1942 г. части ВВС РККА, перевооруженные новыми самолетами, стали проявлять все большую активность. После ожесточенного боя 10 июня между советскими и итальянскими истребителями над Белгородкой, утром 12 июня восемь МС.200 начинают воздушный бой в небе Артемовки. Именно здесь был сбит первый итальянский самолет 21-й группы [7, с. 134].

27 июня большинство итальянских истребителей было переведено немецким командованием на восток: 23 МС.200 21-й группы вместе с тремя SM.81 переместили с аэродрома в Сталино на базу в Барвенково. Перед ними была поставлена задача воздушного прикрытия строительства инженерными частями мостов на реке Донец.

Новый бой между пятнадцатью МС.200 и группой советских истребителей и бомбардировщиков произошел 1 июля в небе Артемовки. На этот раз, как указано в военных дневниках итальянских пилотов, хранящихся в архиве Исторического бюро Генерального штаба ВВС Италии (СМАМ), было сбито два советских бомбардировщика. Затем истребители 21-й группы атаковали две группы Илов, возвращавшихся с налета на авиабазу в Сталино. В ходе боя обе стороны потеряли по одному самолету [7, с. 138].

6 июля 1942 г. контингент итальянских королевских ВВС получил название «Авиационное Командование на Восточном Фронте» (сокращенно КАФО — *Comando Aereo Fronte Orientale*). Итальянские летчики в составе экспедиционного корпуса к этому времени налетали в общей сложности 6000 часов, из которых 3552 часа для эскортирования немецких самолетов. Всего, по имеющимся данным, Макки МС.200 сбили 47 советских самолетов и 29 самолетов были повреждены на земле [12, с. 714].

9 июля 1942 г. К.С.И.Р. был преобразован в 8-ю итальянскую армию (АРМИР — *Armata Italiana in Russia, Итальянская армия в России*) в составе 7 пехотных и 3 альпийских дивизии, общей численностью 229 тыс. человек [2, с. 179]. Это означало реальное укрепление и увеличение итальянской армии на советско-германском фронте. Однако подчиненное положение итальянского командования по отношению к вермахту не изменилось. Как только части авиационного контингента были включены в состав АРМИР, 21-ю группу истребителей переместили с аэродрома Барвенково на базу в Макеевку, ближе к первой линии. Здесь все итальянские истребители в очередной раз были переданы под командование 4-го воздушного флота люфтваффе с задачей эскортирования немецких бомбардировщиков.

С началом Сталинградской битвы быстро развивалось наступление немецкой группы армий «Б» в большую излучину Дона. Это потребовало переброски 23 июля всех четырех эскадрилий 21-й группы, находившихся в Макеевке слишком далеко от новых рубежей фронта, в донские степи. 356-я и 386-я эскадрильи были направлены на аэродром в Ворошиловград, а 361-я и 382-я — сначала

на немецкую базу Тацинская, а затем на аэродром Обливская, на расстояние менее 150 км от Волги [6, с. 37].

Командование немецких военно-воздушных сил сразу же подключило 361-ю и 382-ю эскадрильи к участию в боях на дальних подступах к Сталинграду. Чтобы получить абсолютное преимущество в воздухе, 25 июля итальянским пилотам было приказано прикрывать нападение немецких бомбардировщиков Ю-87 на плацдарм Красной Армии в районе Калача. Оказывая противодействие, советские истребители сбили три Ю-87 и повредили один МС.200, потеряв при этом один свой самолет.

На следующий день девять МС.200382-й эскадрильи вновь участвовали в эскортировании большой группы немецких Ю-87, направленных в пригороды Калача, и были атакованы двадцаткой советских самолетов. За несколько минут боя советские летчики сбили три итальянских истребителя и несколько немецких самолетов. 27 июля восемь итальянских истребителей вылетели еще раз на прикрытие Ю-87 в районе Калача. В результате тяжелого боя тремя советскими истребителями было уничтожено два МС.200, одним из которых управлял командир 356-й эскадрильи капитан Теуччи. Потеря в течение двух дней четырех пилотов и пяти самолетов представляла собой значительный ущерб, понесенный 21-й группой [7, с. 146].

Командованию 8-й итальянской армии летом 1942 г. пришлось смириться с невозможностью использования воздушной поддержки со стороны своей авиации, полностью задействованной в эскортировании бомбардировщиков 4-го воздушного флота Германии [7, с. 145].

Летчикам 21-й группы пришлось летать на старых самолетах МС.200. Только когда в конце августа истребительные эскадрильи снова ввели в действие и разделили между аэродромами в Кантемировке и Миллерово, из Италии были присланы 12 новых Макки МС.202. Их равномерно распределили по всем четырем эскадрильям группы (по три на каждую), но этого было явно недостаточно.

5 августа 1942 г. 8-я итальянская армия была включена в группу армий «Б» с задачей ведения боевых действий на правом берегу реки Дон. Для оказания поддержки АРМИР 71-ю группу разведывательной авиации распределили между аэродромами Сталино и Запорожья. В ее состав входили в основном Капрони Са.311, способные выполнять лишь разведывательные задания. Во время расположения 8-й армии на рубеже Дона в двадцатых числах августа началось наступление советских войск Южного фронта. 63-я армия форсировала Дон в двух местах: на юге на участке дивизии «Сфорцеска» и в районе Верхнего Мамона напротив дивизии «Равенна».

В ходе «Первого оборонительного сражения на Дону» (20 августа — 1 сентября 1942 г.) непрерывно продолжалась деятельность летчиков 71-й группы и 245-й и 246-й транспортных эскадрилий, занимавшихся снабжением. На фронт прибыло несколько средних бомбардировщиков ФИАТ ВР.20, предназначенных для 38-й и 116-й эскадрилий 71-й группы. В поддержку 8-й армии итальянские истребители совершили только один штурмовой

вылет: 29 августа несколько МС.200 ударили по советским позициям на Зимовной и Крутовском, при этом один Макки был сбит и совершил аварийную посадку в Серафимовичах [7, с. 165].

В конце лета, советская авиация усиливала рейды и 19 сентября снова атаковала итало-немецкий аэродром в Сталино: бомбардировщики уничтожили на земле грузовик, который перевозил персонал (три погибших и одиннадцать раненных). 13 октября семь Ил-2 поддерживали штурмовыми действиями атаку Красной Армии на итальянские позиции. Сразу шесть Макки, базировавшихся на аэродроме в Кантемировке, совершили боевой вылет, и вступили в бой с советскими летчиками.

Итальянские истребители, находившиеся на аэродроме Ворошиловграда, всегда использовались для сопровождения немецких самолетов, вынужденно оставляя без прикрытия самолеты 71-й группы. Так, 4 ноября одиночный бомбардировщик ФИАТ ВР.20М нанес удар по железнодорожной станции Бутурлиновка, сразу же был атакован и вернулся на базу со значительными повреждениями.

19 ноября Красная Армия начала наступление под Сталинградом. К этому моменту КАФО располагало всего 43 истребителями (32 Макки МС.200 и 11 Макки МС.202), 17 бомбардировщиками ФИАТ ВР.20М, 15 Капрони Са.311 и десятком транспортных самолетов SM.81.

**В середине декабря 1942 г.** войска Юго-Западного и Воронежского фронтов развернули мощное наступление на Среднем Дону (операция «Малый Сатурн»), а затем и на Верхнем Дону («Острогожско-Россошанская наступательная операция»). В итальянскую историографию сражения против Красной Армии зимой 1942—1943 гг. вошли под названием «Второе оборонительное сражение на Дону» (11 декабря 1942 г. — 31 января 1943 г.). Советские войска замкнули кольцо окружения основных сил 8-й итальянской армии и разгромили все дивизии. Общие потери во время отступления с Дона, по данным Генштаба итальянской армии, составили 84 830 убитых и пропавших без вести, 29 690 раненых и обмороженных [3, с. 464]. Это стало самым крупным поражением за 150-летнюю историю итальянских Вооруженных сил.

В начале «Второго оборонительного сражения на Дону» истребители 21-й группы использовались в помощь частям АРМИР против растянувшихся советских колонн. 11 декабря Макки применялись в качестве штурмовиков, что дало возможность советской противовоздушной обороне сбить сразу два низколетящих истребителя. На следующий день семь МС.200 и МС.202 21-й группы атаковали группировку советских войск на районе Битюга; но снова советской зенитной артиллерии удалось подбить один итальянский истребитель [7, с. 172].

18 декабря 1942 г. все бомбардировщики ВР.20 38-й эскадрильи, базировавшиеся в Кантемировке, участвовали в попытке налета на советские позиции. Но были атакованы советской авиацией, которая уничтожила почти все итальянские самолеты. Вечером того же дня, доложили о том, что русские танки находятся в 20 км от Кантемировки. Большинство итальянских и немецких авиационных частей стре-

нительно оставили аэродром. Итальянские летчики перевезли персонал на двух транспортных самолетах SM.81. Перед ними взлетели ФИАТ BR.20, MC.200 и MC.202.

В период трагического для фашистского блока зимнего отступления итальянская авиация понесла большие потери. В январе 1943 г. были потеряны 8 самолетов и 24 члена экипажей [4, с. 133]. 17 января 1943 г. 21-я группа истребителей выполнила свой последний штурмовой вылет на советско-германский фронт. Все оставшиеся в наличии MC.200 и MC.202 поднялись с аэродрома Ворошиловграда и взяли курс на Миллерово, чтобы атаковать колонну русских танков. Одновременно бомбардировщики 71-й группы участвовали в нападении на Морозовск и Каменск (во время налета были потеряны три BR.20, сбитые советскими зенитками). Именно 17 января в результате Острогжско-Росошанской наступательной операции советских войск, итальянский альпийский корпус, попавший в окружение, начал отступление с Верхнего Дона. Люфтваффе снабжали отступавшие части альпийского корпуса и держали с ними связь, при этом итальянские летчики в боевых действиях практически не участвовали [8, с. 125].

Приближавшийся фронт заставил с 18 по 22 января 1943 г. эвакуировать все самолеты АРМИР с аэродрома Ворошиловграда в Сталино. Оттуда их путь лежал 11 февраля в Запорожье, а затем 5 марта все самолеты перелетели в Одессу. Здесь обе итальянские авиационные группы находились до весны 1943 г. 20 апреля в Италию вернулись остатки 71-й группы (в аэропорту Ронки деи Леджонари приземлилось несколько ФИАТ BR.20M; Капрони Ca.311 и Ca.312 остались в Одессе). В мае на родину возвратилось 8 истребителей Макки MC.200 и 9 Макки MC.202. Транспортные эскадрильи еще некоторое время оставались на фронте.

Так бесславно и безрезультатно закончилось участие итальянской авиации в попытке фашистской Германии и ее сателлитов завоевать Советский Союз. По официальным данным, контингент итальянских ВВС на Восточном фронте провел в общей сложности 5380 боевых вылетов (воздушные бои, штурмовые удары, эскортирование) и 2410 транспортных вылетов [5, с. 20]. Уже весной

1943 г. стала понятна невозможность дальнейшего применения авиации Италии против растущей мощи советских ВВС.

В сентябре 1943 г. Италия вышла из войны на стороне фашистской Германии. «Восточный поход» Муссолини привел к огромным человеческим жертвам среди итальянских военнослужащих на советско-германском фронте. Советский народ, Красная Армия выстояли и разгромили агрессора, преподав урок не только фашистам, но и тем политическим авантюристам, которые в будущем рискнули бы развязать очередную мировую войну.

#### Литература и источники

1. AA.VV. Le operazioni del CSIR e dell'ARMIR dal giugno 1941 all'ottobre 1942 / Ministero della difesa, Stato maggiore dell'esercito, Ufficio storico. Roma: Tipografia Regionale, 1947. 211 p.
2. AA.VV. Gli italiani sul fronte russo. — Bari: De Donato, 1982. — 570 p.
3. AA.VV. Le operazioni delle unità italiane al fronte russo 1941—1943. Roma: USSME — Stato maggiore dell'esercito, Ufficio storico, 2000 832 p.
4. AA.VV. Nei cieli di guerra. Milano: Apostolo editore, 2006. 220 p.
5. Lembo, D. L'Armata Italiana in Russia / D. Lembo // War Set. Documenti illustrati della Storia. — 2008. — № 18. — P. 14—20.
6. Lembo, D. La Regia Aeronautica in Russia / D. Lembo. — Piacenza: Delta Editrice, 2011. — 50 p.
7. Malizia, N. Ali sulla steppa. La Regia Aeronautica nella campagna di Russia / N. Malizia. — Roma: IBN, Istituto Bibliografico Napoleone, 2008. — 239 p.
8. Massignani, A. Alpini e tedeschi sul Don / A. Massignani // Novale, Rossato Editore, 1991. — 272 p.
9. Messe, G. La guerra al fronte russo: il Corpo di spedizione italiano (CSIR) / G. Messe. — Milano: Rizzoli, 1964. — 398 p.
10. Poppi, A. "Piloti nella neve" / A. Poppi. — Modena: Il Fiorino, 2012. — 88 p.
11. Romeo di Colloredo "Croce di ghiaccio", Genova; CLU, 2010. p. 242.
12. Valori, A. La campagna di Russia: Csir — Armir 1941—1943 / A. Valori. — 2 v. — Roma: Grafica Nazionale, 1950—1951. — 814 p.

*Поступила в редакцию 3 февраля 2016 г.*

**СКОТНИ Джорджо Ренато**, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России, гуманитарный факультет, Воронежский государственный педагогический университет, Россия. Сфера научных интересов: история России, история Первой и Второй мировых войн. E-mail: giorgioscotoni@ya.ru

## FIGHTERS OF THE ITALIAN ROYAL AIR FORCE ON THE SOVIET-GERMAN FRONT IN THE 1942—1943

**G. Scotoni**, *Voronezh State Pedagogical University, Voronezh, Russian Federation,*  
*giorgioscotoni@ya.ru*

In the article the Italian aviation contribution to the military operation against the USSR during the Great Patriotic War is considered. Special attention is paid to the Italian aviation military commitment, its command organization and description of military operations of 22<sup>nd</sup> and 21<sup>st</sup> Fighter Groups.

*Keywords: World War II, Russian Front, Royal Italian Air Force.*

### References

1. AA.VV. Le operazioni del CSIR e dell'ARMIR dal giugno 1941 all'ottobre 1942 / Ministero della difesa, Stato maggiore dell'esercito, Ufficio storico. Roma: Tipografia Regionale, 1947. 211 p.
2. AA.VV. Gli italiani sul fronte russo. Bari: De Donato, 1982. 570 p.
3. AA.VV. Le operazioni delle unità italiane al fronte russo 1941—1943. Roma: USSME - Stato maggiore dell'esercito, Ufficio storico, 2000 832 p.
4. AA.VV. Nei cieli di guerra. Milano: Apostolo editore, 2006. 220 p.
5. Lembo D. L'Armata Italiana in Russia // War Set. Documenti illustrati della Storia. 2008. № 18. P. 14-20.
6. Lembo D. La Regia Aeronautica in Russia. Piacenza: Delta Editrice, 2011. 50 p.
7. Malizia N., Ali sulla steppa. La Regia Aeronautica nella campagna di Russia. Roma: IBN, Istituto Bibliografico Napoleone, 2008. 239 p.
8. Massignani A., Alpini e tedeschi sul Don, Novale, Rossato Editore, 1991, 272 p.
9. Messe G. La guerra al fronte russo: il Corpo di spedizione italiano (CSIR). Milano: Rizzoli, 1964. 398 p.
10. Poppi A. "Piloti nella neve", Modena, Il Fiorino, 2012. 88 p.
11. Romeo di Colloredo "Croce di ghiaccio", Genova; CLU, 2010. p. 242
12. Valori A. La campagna di Russia: Csir - Armir 1941-1943. Roma: Grafica Nazionale, 1950-1951. 2 v. 814 p.

*Received February 3, 2016*