

Андрей Харук



«Соколы» Муссолини

ИТАЛЬЯНСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ



Андрей Харук

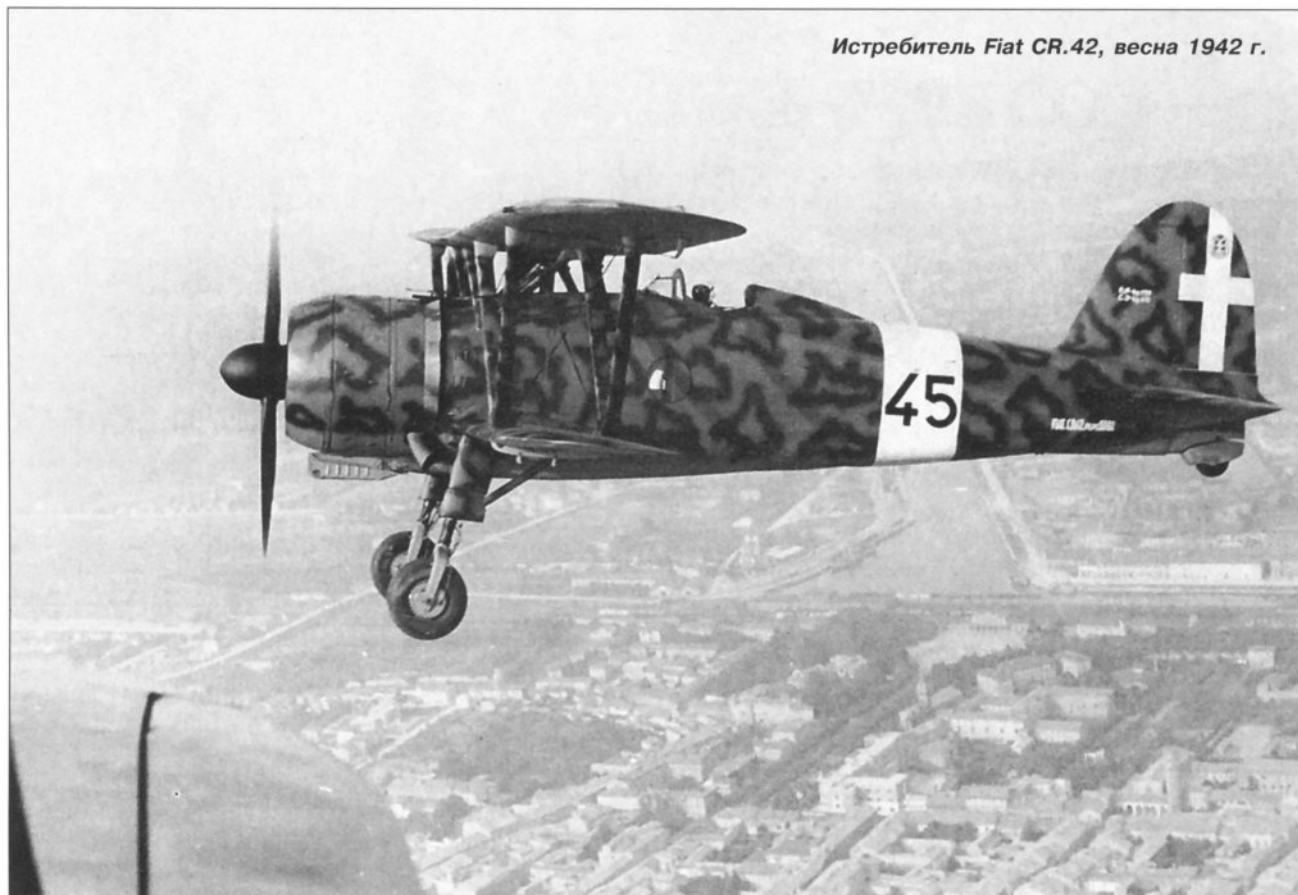
«СОКОЛЫ» МУССОЛИНИ

**Итальянские истребители
Второй Мировой**

СОДЕРЖАНИЕ

Истребительная авиация Италии 1935-1943	5
Организация истребительных частей "Реджиа Аэронаутика"	5
Техника истребительной авиации	8
Бипланы	8
Монопланы	18
Поколение, рожденное войной	36
Вершина эволюции	45
Авиаэкзотика	56
Чужие крылья	64
Асы в бою	68
Испанский дебют	68
Большая война	74
Приложения	116
Литература и источники	126

Истребитель Fiat CR.42, весна 1942 г.



Истребительная авиация Италии 1935-1943

23 марта 1923 г. в составе Вооруженных сил Италии появился третий вид – Военно-воздушные силы (Regia Aeronautica), организованные на базе существовавшего с 1915 г. в составе армии Корпуса военной авиации (Corpo Aeronautica Militare). Этому предшествовали два важных события: разработка в 1921 г. итальянским генералом Джулио Дуэ (Giulio Douhe) революционной по своему характеру концепции «войны будущего», и приход в 1922 г. к власти фашистов во главе с Бенито Муссолини. Великодержавные амбиции нового правительства стали плодородной почвой для новой концепции, предусматривающей достижение победы в вооруженном конфликте исключительно за счет авиации. Безусловным приоритетом в доктрине Дуэ пользовалась тяжелая бомбардировочная авиация, как единственно способная поражать объекты в глубине обороны противника, истребителям же отводилась обеспечивающая роль. Это отразилось и на составе «Реджии Аэронавтики» – в нем доминировали бомбардировочные части, удельный вес истребителей был гораздо меньшим.

Как известно, желания далеко не всегда совпадают с возможностями. В полной мере это проявилось и

при комплектовании итальянских ВВС: финансовые возможности государства не позволяли удовлетворить желания руководства. Так, в 1923 г. было выпущено 120 военных самолетов (из них лишь 10 истребителей). В 1925 г. изготовили 140 машин, но доля истребителей превысила половину и составила 80 единиц. Впоследствии истребители всегда оставались в меньшинстве: в 1927 г. произвели 200 самолетов (90 истребителей), а в 1928-м – 270 (100 истребителей). В начале 30-х гг. годовое производство самолетов уменьшилось даже по сравнению с предыдущим периодом – Италия весьма тяжело переживала мировой экономический кризис. Когда в 1933 г. маршал Итало Бальбо (Italo Balbo) оставлял пост министра авиации, в своем рапорте Муссолини он говорил об имеющихся в строю 3125 самолетах. На деле же только 911 из них были пригодны для боевого применения! Лишь в 1935 г. был достигнут заметный рост авиационного производства – 460 самолетов (из них 140 истребителей), а впоследствии объем выпуска боевых самолетов постоянно увеличивался, достигнув в 1939 г. 1030 единиц (220 истребителей).

Организация истребительных частей «Реджии Аэронавтики»

К середине 30-х гг. ВВС Италии включали четыре крупных соединения, примерно соответствовавших по возлагаемым на них задачам воздушным флотам люфтваффе: 1, 2 и 3-я авиационные эскадры (Squadra Aerea) и 4-я территориальная зона (Zona Territoriale). 1-я эскадра со штабом в Милане имела своей зоной ответственности север Италии, 2-я (Палермо) – Сицилию, 3-я (Рим) – Центральную Италию. Южные районы континентальной части страны находились в ведении командования 4-й территориальной зоны (Бари). Теоретически каждая эскадра должна была располагать двумя бомбардировочными и одной истребительной авиационными дивизиями, но реальный состав был существенно ниже – вместо трех дивизий имелось лишь три стормо (полка) истребителей.

Термин «стормо» (Stormo), переводимый на русский язык как «полк», в буквальном переводе означает «стая». Это тактическое соединение «Реджии Аэронавтики», как правило, состояло из двух групп (Gruppo), каждая из которых делилась на три (две в бомбардировочной авиации) эскадрильи (Squadriglia). Эскадрилья насчитывала 9 самолетов, и лишь гораздо позже, уже в ходе Второй мировой войны, её штат был доведен до 12 машин. Таким образом, истребительный стормо (Stormo CT, т.е. Cacchia Terrestre – «сухопутных истребителей») насчитывал 54 самолета. Имелись также и отдельные группы (Gruppo Aut., т.е. Autunomo), встречались и отдельные эскадрильи.

В 20-х гг. основу истребительной авиации Италии составляли бипланы производства концерна «Фиат», разработанные под руководством Челестино Розателли (Celestino Rosatelli): CR.1 (поставлено 240 единиц в 1924-1926 гг.) и CR.20 производившийся на рубеже 20-30-х гг. (в 1933 г. ВВС Италии располагали 27 эскадрильями таких самолетов). С 1932 г. начались поставки весьма удачного истребителя CR.30 – «Реджии Аэронав-

тика» закупила 121 такую машину, не считая двухместных учебных CR.30B. Наконец, в 1934 г. развернулось производство настоящего шедевра Розателли – самолета CR.32, ставшего главным типом истребительной авиации Италии во второй половине 30-х гг. По состоя-



Истребители Fiat CR.1 (вверху) и CR.20 (внизу)





нию на март 1935 г. «Реджиа Аэронаутика» имела три истребительных стормо:

- 1-й (Кампоформидо), целиком вооруженный CR.32. Он включал 6-ю (79, 81 и 88-я эскадрильи) и 17-ю (71, 72 и 80-я эскадрильи) группы*;

- 3-й (Брессо), перевооружавшийся с CR.20bis на CR.32 (переворужение завершено к ноябрю 1935 г.). В него входили 18-я (83, 85 и 95-я эскадрильи) и 23-я (70-я, 74-я и 75-я эскадрильи) группы;

- 4-й (Гориция), вооруженный CR.30 и CR.32 и включавший 9-ю (73, 76 и 97-я эскадрильи), а также 10-ю (84, 90 и 91-я эскадрильи) группы.

Начало войны в Испании, агрессия против Абиссинии и общее нарастание напряжения в Европе привело к

существенному увеличению численности «Реджиа Аэронаутика», в том числе и истребительных частей. В мае 1936 г. в Мирафиори сформировали 53-й стормо (150-я и 151-я группы, в которые вошли эскадрильи с 363-й по 368-ю), а в июле 1937-го в Геди – 52-й стормо (22-я и 24-я группы, эскадрильи с 357-й по 362-ю). Кроме того, три группы сформировали для действий в Испании, они вошли в состав «Авиационе Легионариа» (Aviazione Legionaria) – итальянского авиационного контингента, сражавшегося на стороне Франко. К тому времени сняли с вооружения последние CR.30, и все истребительные части были вооружены только CR.32.

По состоянию на 1 сентября 1939 г. «Реджиа Аэронаутика» располагала девятью стормо, одной отдельной группой и четырьмя отдельными эскадрильями истребителей. К тому времени наметились определенные изменения в материальной части: как бы ни был хорош ветеран испанской войны CR.32, его время проходило. И если Германия и Великобритания уже однозначно сделали выбор в пользу истребителей-монопланов, то итальянские военные отстаивали необходимость наличия в боевом составе как скоростных монопланов, так и маневренных бипланов (надо сказать, они были отнюдь не одиноки в своем мнении: в СССР в то время также



Истребитель Fiat CR.30

* — До 10 июня 1940 г. группы в «Реджиа Аэронаутика» обозначались римскими цифрами, но мы будем применять более привычные арабские.

параллельно развивали истребители-монопланы и бипланы). В итоге на вооружение «Реджиа Аэронаутика» приняли новый биплан CR.42 «Фалько». А вот разработка истребителя-моноплана позволила подорвать монополию «Фиата». В рамках программы R4, предусматривавшей закупку 300 новых истребителей, был проведен конкурс. В нем участвовали шесть самолетов: «Аэронаутика Умбра» T.18, «ИММ Ромео» Ro.51, «Капрони-Виццола» F.5, «Макки» MC.200 «Саетта», «Реджиане» Re.2000 и «Фиат» G.50 «Фреккиа». Победителем была признана «Саетта», но, ввиду определенных закулисных махинаций, в серийное производство попали также Re.2000 и G.50 – последний успел даже повоевать в Испании. В итоге, на вооружении «Реджиа Аэронаутика» оказалось одновременно пять типов самолетов-истребителей – два биплана и три моноплана.

К моменту вступления Италии в войну 10 июня 1940 г. «Реджиа Аэронаутика» располагала 33 stormo (в общей сложности 235 эскадрилий), насчитывавшими 3296 самолетов. Истребителями было укомплектовано семь stormo, четыре отдельные группы и семь отдельных эскадрилий, а именно:

- в составе 1-й авиационной эскадры – 2-я истребительная дивизия:
- 3-й stormo (Нови Лигуре), вооруженный CR.42:
 - 18-я группа (83, 85, 95-я эскадрильи);
 - 23-я группа (70, 74, 75-я эскадрильи).
- 53-й stormo (Каселле), вооруженный CR.42:
 - 150-я группа (363, 364, 365-я эскадрильи);
 - 151-я группа (366, 367, 368-я эскадрильи).
- 54-й stormo (Тревизо), вооруженный MC.200:
 - 152-я группа (371, 372, 375-я эскадрильи);
 - 153-я группа (373, 374, 376-я эскадрильи).
- в составе 2-й авиационной эскадры – 1-я истребительная дивизия:
- 1-й stormo (Палермо):
 - 17-я группа, вооруженная CR.42 (71, 72, 80-я эскадрильи);
 - 157-я группа, вооруженная CR.32 (384, 385, 386-я эскадрильи).
- 6-я отдельная группа в Катанье (79, 81, 88-я эскадрильи), вооруженная MC.200.
- в составе 3-й авиационной эскадры – 8-я истребительная бригада:
- 51-й stormo (Чампино), вооруженный G.50:
 - 20-я группа (351, 352, 353-я эскадрильи);
 - 21-я группа (356, 382, 386-я эскадрильи).
- 52-й stormo (Понтедера):
 - 22-я группа, вооруженная G.50 (357, 358, 359-я эскадрильи);
 - 24-я группа, вооруженная CR.32 (361, 362, 370-я эскадрильи).
- в составе 4-й территориальной зоны:
- 2-я отдельная группа в Гротталье, вооруженная CR.32 (151 и 152-я эскадрильи).



Истребитель Fiat CR.32

– в составе «Аэронаутика делла Либия» (впоследствии реорганизованная в 5-ю авиационную эскадру):

- 2-й stormo:
 - 8-я группа на аэродроме Тобрук-2, вооруженная CR.32 (92, 93, 94-я эскадрильи);
 - 10-я группа в Бенине, вооруженная CR.32 (84, 90, 91-я эскадрильи);
 - 13-я группа в Кастельбенито (77, 78, 82-я эскадрильи) – эта группа перевооружалась с CR.32 на CR.42.
- в составе «Аэронаутика делла Сардинья»:
 - 9-я отдельная группа в Монсерато, вооруженная CR.32 (73, 96, 97-я эскадрильи).
- в составе «Аэронаутика делла Албания»:
 - 160-я отдельная группа в Тиране, вооруженная CR.32 (393, 394, 395-я эскадрильи).
- в составе «Аэронаутика делла Эгео»:
 - 161-я отдельная эскадрилья на Леросе с гидросамолетами-истребителями Ro.44;
 - 162-я и 163-я отдельные эскадрильи на Родосе, вооруженные, соответственно CR.42 и CR.32.
- в Итальянской Восточной Африке:
 - 412-я и 413-я отдельные эскадрильи в Эритрее (Гура и Ассэб), вооруженные CR.42;
 - 410-я и 411-я отдельные эскадрильи в Абиссинии (Гигига и Дире Дауа), вооруженные CR.32.

В общей сложности имелось в строю имелось 294 CR.32 (177 исправных), 300 CR.42 (202 исправных), 118 G.50 (87 исправных) и 156 MC.200 (77 исправных). Поставки Re.2000 к тому времени ещё не начались.

В годы войны последовательное развитие монопланов фирм «Макки», «Реджиане» и «Фиат» привело через несколько промежуточных моделей к более совершенным типам – MC.205, Re.2005 и G.55. Но итальянская промышленность оказалась неспособной удовлетворить потребности военных ни в количественном, ни в качественном отношении. Количественно пополнить парк истребительных частей удалось за счет трофейных французских машин, а вот качественно улучшить состав помог союзник – Германия, поставившая истребители Bf 109G и передавшая лицензию на современные авиадвигатели.

Техника истребительной авиации

Бипланы

Известный советский авиаконструктор А.С. Яковлев, посетивший Италию в составе делегации в 1934 г., в своей книге «Цель жизни» поражен засильем рекламы концерна «Фиат»: «Все напоминало и кричало о том, что на свете существует «Фиат», выпускающий «лучшие» автомобили, «лучшие» самолеты, «лучшие» двигатели...» И действительно, в 30-е годы туринский концерн обеспечивал львиную долю потребностей «Реджиа Аэронаутика».

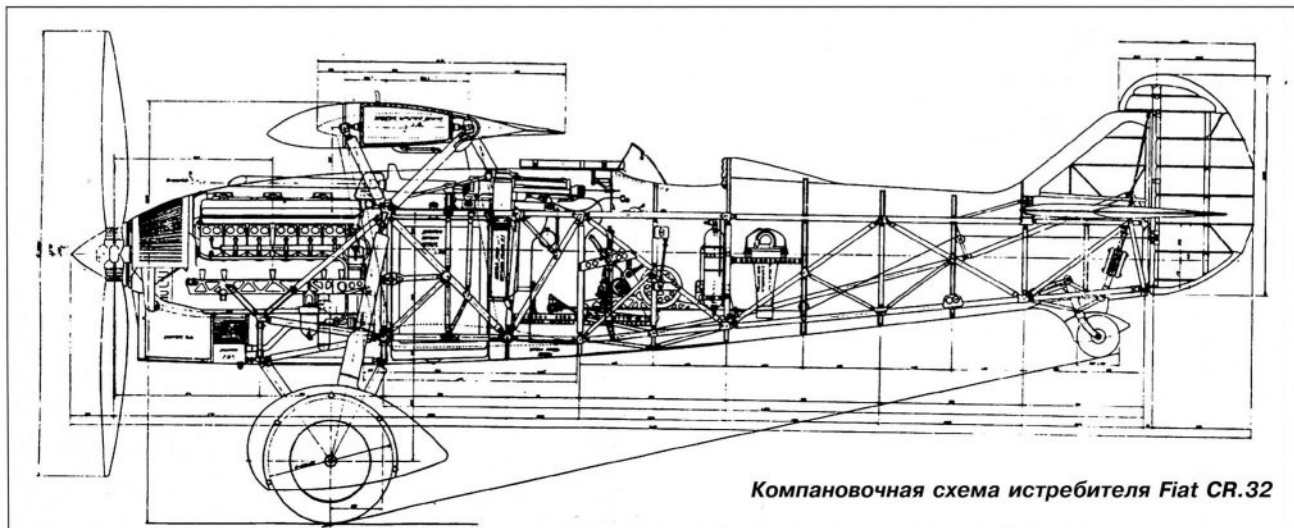
«Фиат» CR.32

Эта машина, названная известным авиационным историком Дж. Томпсоном «лучшим истребителем 30-х гг.», была одним из символов «Реджиа Аэронаутика». Разработанная под руководством Челестино Розателли, она была плодом эволюционного развития длинной линии истребителей, начиная с появившегося в 1922 г. CR.1. Непосредственным предшественником CR.32 был полутораяплан CR.30. При создании «32-й» модели конструктор преследовал цель максимально улучшить летно-тактические характеристики, не имея возможности применить более мощную силовую установку. Естественным выходом было максимально ужать габариты и уменьшить вес – что и удалось сделать. Площадь крыла на CR.32 уменьшили по сравнению с предшественником на 5 кв. м – с 27,05 до 22,1 кв. м, фюзеляж укоротили на полметра. Благодаря принятым мерам удалось существенно улучшить маневренность машины – качество, считавшееся особенно важным в 30-е гг., в период торжества тактики воздушного боя «собачья свалка». Скорость же осталась примерно на уровне предшественника.

Ознакомившись с предварительным проектом, итальянское Министерство авиации в 1932 г. заказало один экземпляр нового истребителя для испытаний. В апреле 1933-го машина была готова. Принципиально конструкция целиком повторяла CR.30. Верхние плос-

кости имели существенно больший размах и хорду, чем нижние. Каждое крыло имело два трубчатых дюралевых лонжерона, перпендикулярно которым устанавливался густой набор ферменных нервюр из алюминиевых трубок квадратного сечения. Для жесткости набор стягивался диагональными расчалками. Консоли верхней плоскости соединялись по центральному обтекателю, в который были упрятаны дополнительный бензобак и электрогенератор с приводом от ветрянки. Нижнее крыло крепилось к фюзеляжу. Обшивка полотняная. Верхняя плоскость несла элероны с вынесенными вверх на стойках балансирами. Межкрыльные стойки выполнялись по схеме так называемой фермы Уоррена, обеспечивающей большую жесткость, необходимую для осуществления маневров с высокими перегрузками. Между двумя рядами подкосов натягивались крест-накрест диагональные расчалки. Верхнее крыло крепилось к фюзеляжу N-образными стойками.

Силовую основу фюзеляжа составляла четырехгранная клепаная ферма из дюралевых и стальных труб. Сверху на нее надставили каркас из полукруглых дуг. Размещение агрегатов сугубо традиционно: двигатель, за ним основной бензобак, пилотская кабина и далее пустой фюзеляж до самого хвоста. Мотор «Фиат» A.30RA V-образный, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, лежал на двух балках, усиленных системой подкосов. A.30RA развивал на номинальном режиме мощность 600 л.с., что в целом соответствовало сравнительно небольшой массе планера. Вращал он двухлопастный металлический винт «Фиат», имевший два шага – большой и поменьше, но установить тот или иной режим можно было только на земле. Водяной и масляный радиаторы располагались за общим круглым воздухозаборником под носком картера. Приток воздуха регулировался решеткой жалюзи. Кроме того, на капоте сразу за коком находилась входная решетка, через которую обдувался маслбак. Основ-



ные агрегаты мотоустановки поместили под двигателем. Пилот сидел в открытой кабине за задней кромкой крыла. Спереди его прикрывал прозрачный козырек, а сзади, за заголовником сиденья, сделали небольшой гаргрот для улучшения аэродинамики. Сиденье пилота регулировалось по высоте и, разумеется, не имело никакой бронезащиты – тогда это считалось необязательным. Итальянский парашют, одевавшийся на спину летчика, делал ненужной мягкую обивку, за исключением подушки снизу. За спинкой предусматривалось пространство, куда можно было втиснуть радиостанцию, фотоаппарат или кассету для мелких бомб – по желанию. Весь фюзеляж, кроме капота, обтягивался полотном. Спереди же съемные дюралевые панели обеспечивали легкий доступ ко всем основным узлам и агрегатам. Хвостовое оперение имело каркас из легких сплавов и полотняную обтяжку. Стабилизатор снизу подпирали подкосы, а сверху – держали расчалки, прикрепленные к килю.

Основные стойки шасси – пирамидальные, из стальных труб в обтекателях каплевидного сечения. Амортизация – гидравлическая. Колеса прикрыты большими обтекателями, с наружной стороны которых имелись съемные панели. Сами колеса снабжались пневматическими тормозами. Хвостовое колесо вместе со стойкой тоже было тщательно закапотировано.

Вооружение CR.32 состояло из двух синхронных пулеметов, установленных над основным бензобаком. Короба для боезапаса располагались под ними, в выемке бака. Предполагалось, что можно будет монтировать и обычные, и крупнокалиберные пулеметы, но стандартным считалось вооружение из 12,7-мм пулеметов «Бреда-САФАТ». Для прицеливания имелся телескопический прицел «Сан-Джорджо». При необходимости над корневой частью верхнего левого крыла монтировался фотокинопулемет ОМИ FM.62.

28 апреля 1933 г. фирменный пилот-испытатель «Фиата» Франческо Брак Папа (Francesco Brach Papa) впервые поднял в воздух прототип CR.32, несший обозначение MM201*. Испытания показали, что CR.32 существенно превосходит предшественника в маневренности и управляемости, а некоторое увеличение скорости срыва и посадочной скорости сочли приемлемой платой за достигнутое улучшение маневренных характеристик. ВВС Италии сразу же заказали 50 машин. Но первые серийные CR.32 попали не в «Реджия Аэронаутика», а в ВВС Китая, закупившие 16 самолетов. Китайские машины отличались вооружением – на них установили английские 7,7-мм пулеметы «Виккерс». Однако в Китае эти истребители не пользовались популярностью – двигатели A.30RA работали на бензино-бензольно-спиртовой смеси, не применяемой ни на каком другом типе самолетов Китайских ВВС. В итоге CR.32, успев послужить во 2, 8 и 14-й авиагруппах, к концу 1936 г. были списаны.

Поставки серийных CR.32 начались в марте 1934 г., и к февралю 1936 г. изготовили 282 таких самолета, что позволило полностью перевооружить истребительные части «Реджия Аэронаутика». С апреля 1936 г. начались поставки усовершенствованного варианта CR.32bis. На нем усилили вооружение, установив в обтекателях над верхним крылом пару 7,7-мм пулеме-

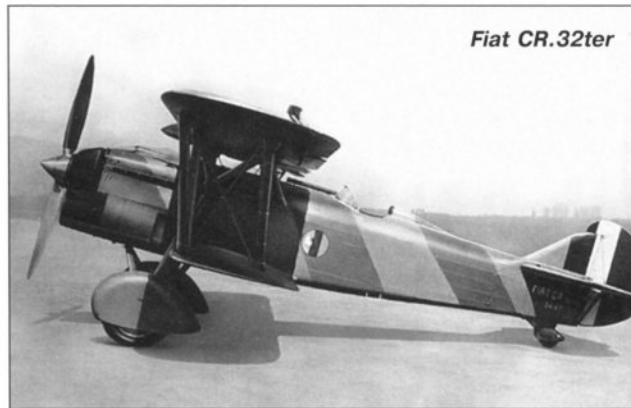
Fiat CR.32



Fiat CR.32bis



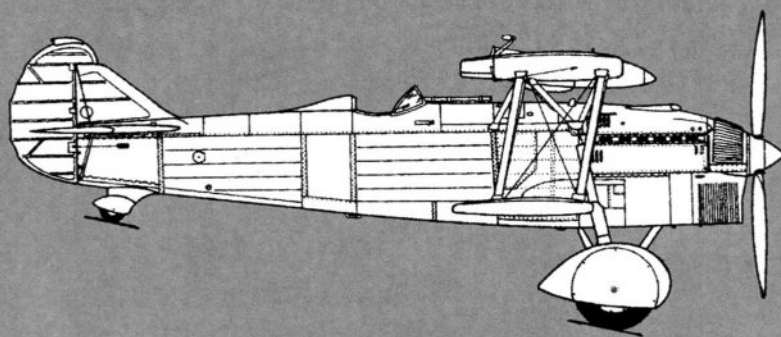
Fiat CR.32ter



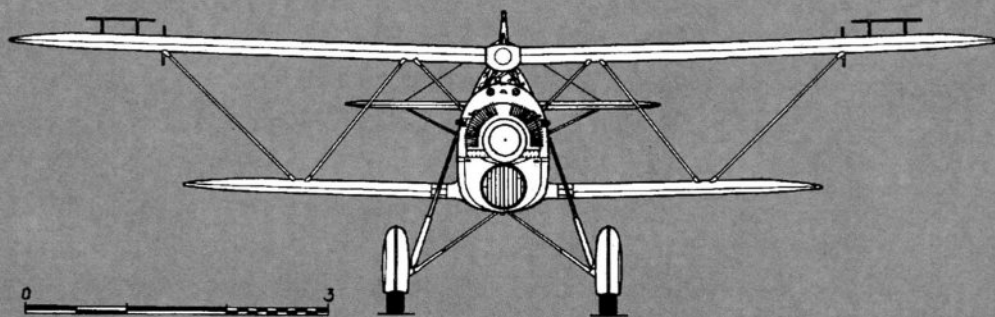
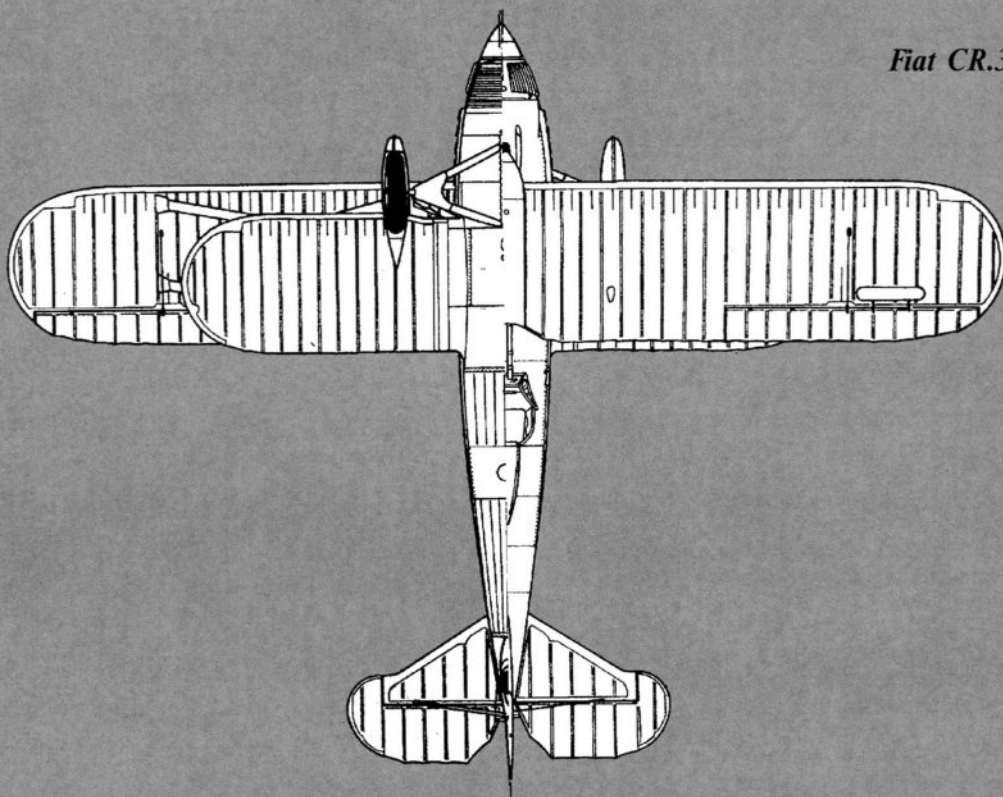
Fiat CR.32quarter



* MM – Matricula Militare, т.е. военный номер.



Fiat CR.32



Летно-тактические характеристики самолета CR.32

	CR.32	CR.32bis	CR.32ter	CR.32quater
Размах крыла, м:				
верхнего		9,50		
нижнего		6,145		
Длина самолета, м		7,45		
Высота самолета, м		2,63		
Площадь крыла, кв. м		22,10		
Масса, кг:				
пустого самолета	1325	1400	1390	1385
взлетная	1850	1970	1915	1905
Максимальная скорость, км/ч:				
у земли	340	330	329	338
на высоте 1000 м	337		328	337
на высоте 3000 м	375	350	351	356
на высоте 5000 м	352	329	343	340
Время набора высоты 3000 м, мин, с	5'10"	5'30"	5'25"	5'10"
Практический потолок, м	8800	8000	7670	7550
Продолжительность полета, ч	2		2,5	

тов. Также установили двигатель A.30RAbis с новым карбюратором, позволившим снизить расход топлива и соответственно увеличить на полчаса продолжительность полета. Также был введен особый режим взлетного форсажа, позволявший в течение трех минут поднять мощность до 800 л.с. Но возрастание массы самолета на 120 кг и увеличение лобового сопротивления, создаваемое дополнительными пулеметами, привело к снижению максимальной скорости на 25 км/ч. Поэтому после выпуска 283 CR.32bis в июле 1937 г. приступили к производству модификации CR.32ter с двигателем A.30RAbis, но с вооружением лишь из двух синхронных 12,7-мм пулеметов. В течение полугода выпустили 150 таких самолетов. А в 1938 г. строилась последняя модификация «32-го» – CR.32quater. Выпустили 287 таких самолетов, отличавшихся от предыдущей модификации незначительными усовершенствованиями – такими, как измененный козырек кабины и новый телескопический прицел фирмы ОМИ. Кроме того, самолет был оптимизирован для применения на малых высотах – CR.32 все чаще использовались в качестве штурмовиков (в таком варианте машина несла дюжину 2-кг бомб либо две 50-кг). Таким образом, общее количество построенных CR.32 составило (с учетом прототипа) 1003 самолета. Часть самолетов в «Реджиа Аэронаутика» переоборудовали в ночные истребители – правда, все переоборудование сводилось к установке удлиненных выхлопных патрубков двигателя, чтобы пламя не слепило пилота в темное время суток.

Помимо Италии и Китая, CR.32 эксплуатировались ВВС ряда других стран. Больше всего машин этого типа – около 400 – попало в Испанию, где они служили как в франкистской авиации, так и в составе итальянского экспедиционного корпуса – «Авиационе Легионари». К началу 1940 г. ВВС Испании располагали 242 CR.32. Более того, на неплохо зарекомендовавший себя в боях самолет была приобретена лицензия, и фирма «Испано Авиасьон» на заводе в Севилье в 1940-1943 гг. построила 100 истребителей HA-132-L, соответствовавших варианту CR.32quater. С 1942 г. часть самолетов переоборудовали в двухместные учебные. В таком варианте последние HA-132-L до служили в авиашколах до 1957 г.!

В 1935-1936 гг. 50 CR.32 получила Венгрия. Эти самолеты участвовали в быстротечном конфликте со Словакией в 1939 г., записав на свой счет девять воздушных побед и не понеся потерь, но к 1941 г. уже были заменены более современными истребителями. 45 самолетов CR.32bis в 1936 г. было поставлено в Австрию. Ими укомплектовали 2-ю истребительную эскадру. После аншлюса австрийские «32-е» вошли в состав Люфтваффе и использовались в качестве учебных. Наконец, в 1938 г. самолеты CR.32quater закупила Венесуэла (9 машин) и Парагвай (5). Венесуэльские самолеты отличались от стандартных увеличенными радиаторами, необходимыми для эксплуатации в жарком климате.



**Испанский истребитель Hispano HA-132-L
(лицензионный вариант Fiat CR.32)**



Fiat CR.32 в строю Люфтваффе

«Фиат» CR.42

Успех CR.32 способствовал своеобразной «консервации» интереса к истребителям-бипланам в Италии. С одной стороны, Челестино Розателли и менеджмент «Фиата» пытались «по полной» использовать потенциал удачной конструкции, а с другой – и военные, водруженные опытом боев в Испании, не прочь были и дальше сохранять на вооружении истребители-бипланы. В итоге новое изделие Розателли – самолет CR.42 – оказалось последним серийно строившимся истребителем бипланной схемы в мире!

Главный конструктор оставался верным эволюционному пути, приведшему его к созданию CR.32. Уже в 1933 г. Розателли начал работу над несколькими вариантами дальнейшего развития «32-го». Первый из них по номеру (но не по порядку появления), получивший обозначение CR.33, представлял собой попытку добиться радикального улучшения летно-тактических характеристик путем установки нового двигателя и внесения минимальных изменений в планер. Эту машину укомплектовали мотором жидкостного охлаждения «Фиат» A.33RC35 мощностью 690 л.с. – форсированным вариантом A.30RA. Машина получила трехлопастный пропеллер, а также измененный капот. Вооружение состояло из двух синхронных 12,7-мм пулеметов в фюзеляже и двух 7,7-мм пулеметов в нижнем крыле. Прототип, обозначенный MM296, вышел на испытания в сентябре 1935 г., два других прототипа не были готовы к 1937 г., и, вероятно, они вообще не поднялись в воздух. Хотя CR.33 и показал максимальную скорость 422 км/ч, прирост летных данных был признан недостаточным для внедрения самолета в серийное производство.

Другим путем, выбранным Розателли, стало оборудование истребителя двигателем воздушного охлаждения. При этом также переделали планер – верхнему крылу придали излом типа «чайка», что позволило улучшить обзор вперед-вверх. Два 12,7-мм синхронных пулемета перенесли из фюзеляжа в корневую часть верхнего крыла. На первом экземпляре, получившем индекс

CR.40, установили 550-сильный 9-цилиндровый мотор «Меркюри» VI, выпускавшийся фирмой «Альфа Ромео» по лицензии британского «Бристоля». Прототип MM202 впервые поднялся в воздух в марте 1934 г. и показал максимальную скорость всего 377 км/ч (не в последнюю очередь из-за неудачно подобранного двухлопастного винта). Вторая машина – CR.40bis (MM205) – получила мотор «Фиат» A.59R, также копию, но на этот раз американского двигателя «Хорнет» фирмы «Пратт энд Уитни». Несмотря на существенно большую мощность – 690 л.с. – и эта машина не показала кардинального улучшения летных качеств, развил лишь 388 км/ч. Казалось бы, требовалась радикальная переработка проекта. Некоторые специалисты предлагали оборудовать новый истребитель убирающимся шасси, но Розателли не пошел на это, опасаясь перетяжеления самолета. Следующая машина – CR.41 (MM207) – внешне напоминала CR.40, но получила крыло и оперение увеличенной площади. Розателли продолжал экспериментировать с двигателями, установив на CR.41 14-цилиндровый звездообразный двухрядный мотор GR-14Kfs «Мистраль Мажор» французской фирмы «Гном-Рон», развивавший мощность 730 л.с. Также усилили вооружение – четыре синхронных 12,7-мм пулемета либо две 20-мм пушки. Самолет, впервые поднявшийся в воздух 20 марта 1935 г. – несколько дней спустя после первого вылета CR.40bis, – испытывался как с двухлопастным, так и с трехлопастным винтом. Но, несмотря на все ухищрения, выжать более 405 км/ч из CR.41 не удалось.

Пока Розателли бился над доводкой своих бипланов, на испытания начали выходить прототипы скоростных истребителей-монопланов – 26 февраля 1937 г. поднялся в воздух «Фиат» G.50, а 24 декабря того же года – «Макки» MC.200. Но Розателли не терял надежды. На этот раз он сделал ставку на новый двигатель разработки «Фиата» – 14-цилиндровый A.74RC38, развивавший мощность 840 л.с. Военные поначалу не проявили интереса, и самолет, обозначенный CR.42 «Фалько» (Falco – «Ястреб»), проектировался в инициативном порядке – его прототип даже не получил обычного «Матрикула Милитаре».

Машина, подобно многим изделиям итальянской авиапромышленности, отличалась изяществом. Конструкторы отказались от «чайки» верхнего крыла. Полторапланная «коробка» имела с каждой стороны по две пары подкосов, крайние из которых – с ленточными расчалками. Верхняя плоскость с неглубокой выемкой по задней кромке (для улучшения обзора из кабины) крепилась к фюзеляжу N-образными стойками, на «кабане», с небольшим выносом относительно нижней. Крылья разъемной конструкции состояли из полых (с отверстиями облегчения) лонжеронов и нервюр прямоугольного сечения. Обшивка крыла полотняная. Верхнее крыло несло элероны.

Овальный в сечении фюзеляж имел каркас из стальных труб и дюралюминиевую обшивку на всей поверхности, за исключением хвостовой части за кабиной, где обшивка была полотняной. С каждой стороны фюзеляжа находилось по одному масляному радиатору двигателя. Их охлаждение осуществлялось через воздухозаборники в корневых частях нижнего крыла. Свободнонесущие киль и стабилизатор были цельнометаллическими. Дюралевый каркас рулей нес полотняную обшивку. Неубирающееся консольно-подкосное



Fiat CR.40



Fiat CR.41

шасси крепилось к лонжеронам нижнего крыла. На основные стойки надевались «штаны», на колеса – каплевидные обтекатели. Шасси оснащалось масляными амортизаторами и пневматическими тормозами. Воздушный винт – трехлопастный.

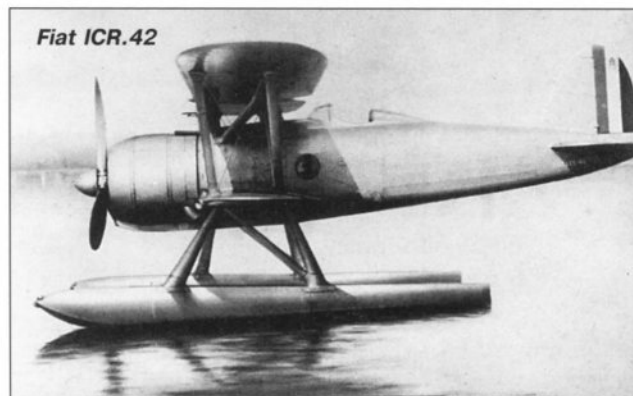
Прототип CR.42 впервые поднялся в воздух 23 мая 1938 г. Хотя максимальная скорость порядка 440 км/ч была уже недостаточной для перспективного истребителя, самолет показал отличную маневренность. К тому же строевые пилоты, облетавшие CR.42, весьма похвально отзывались о его управляемости и пилотажных качествах. Таким образом, самолет, отличающийся ещё и дешевизной в производстве, оказался в фаворе у командования «Реджиа Аэронавтика», видевшего в нем естественного преемника CR.32. Уже в начале лета 1938 г. «Фиат» получил заказ на 200 CR.42, в то время как конкурентов-монопланов было заказано гораздо меньше: 99 MC.200 и 45 G.50. Эта партия была выпущена в течение 1939 г., а в строевые части (53-й stormo) первые «Фалько» попали в мае 1939 г.

Производство CR.42 продолжалось до июня 1943 г. В общей сложности было построено 1782 самолета этого типа. Англоязычные публикации (а вслед за ними и отечественные переводы) упоминают о трех модификациях, различавшихся вооружением: CR.42 с одним 12,7-мм и одним 7,7-мм синхронными пулеметами, CR.42bis с парой 12,7-мм пулеметов и CR.42ter с четырьмя 12,7-мм пулеметами. Но в итальянских источниках такого деления не отмечается – все выпущенные самолеты проходят как CR.42 независимо от состава вооружения. При этом указывается, что все «Фалько» изначально вооружались двумя 12,7-мм пулеметами, но в частях на многих из них один (или даже оба) для экономии веса заменялись 7,7-мм пулеметами. Путем доработок появились некоторые специализированные модификации. Так CR.42AS* представлял собой штурмовик, приспособленный для подвески пары 100-кг бомб. CR.42Egeo имел дополнительный топливный бак в фюзеляже – такие машины предназначались для применения в Восточном Средиземноморье. CR.42CN** был ночным истребителем, но все ночное оборудование, как и на аналогичном варианте CR.32, состояло лишь из удлинённых выхлопных патрубков двигателя.

В единичных экземплярах остались ещё два варианта CR.42. Первый из них – гидросамолет-истребитель ICR.42***, снабженный двумя цельнометаллическими поплавками. Машина испытывалась в 1940 г., но, ввиду снижения летных качеств по сравнению с колесным вариантом, серийно не строилась. Второй – CR.42DB (MM469) – комплектовался германским 12-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения «Даймлер-Бенц» DB 601E мощностью 1010 л.с. Эта машина, вышедшая на испытания в марте 1941 г., показала максимальную скорость 520 км/ч, но двигатели были нужны для новых истребителей-монопланов, и в серийное производство CR.42DB не попал. Правда, поначалу даже был оформлен заказ на 150 таких самолетов, но в итоге его заменили на 40 стандартных CR.42 и 40 монопланов G.50.



Fiat CR.42



Fiat ICR.42



Fiat CR.42CN

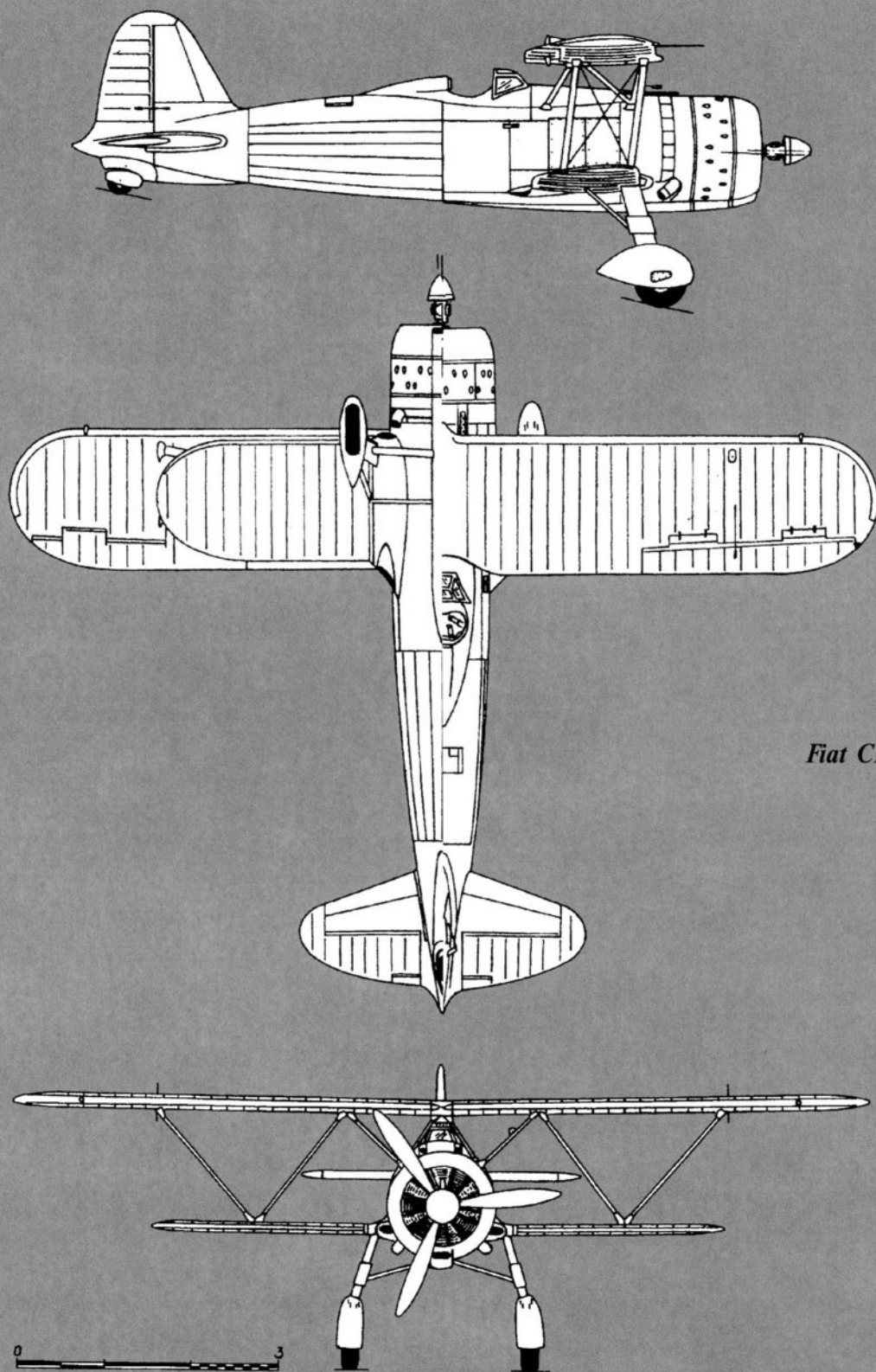
В 1943 г. фирма «Аугуста» переоборудовала один самолет в двухместный учебный CR.42B. Впоследствии в 1943-1946 гг. такому переоборудованию подвергли ещё около 40 уцелевших «Фалько». Более того, в 1948 г. ВВС Италии заказали 20 новых «Фалько» для учебных целей – 15 двухместных и 5 одноместных. Но этот заказ был аннулирован в связи с началом поставок новых учебно-тренировочных самолетов «Фиат» G.46 и G.55B. В ВВС Италии они прослужили до 1950 г.

В обстановке предвоенного напряжения в Европе самолет CR.42 нашел спрос на зарубежных рынках. Первым покупателем стала Венгрия – её военные, так же, как и их коллеги с Апеннин, усмотрели в машине естественную замену для ранее эксплуатировавшихся CR.32. Первый контракт, подписанный в 1938 г., предусматривал поставку 50 самолетов, а в 1939-м было дозаказано ещё 18 машин. 23 самолета прибыли в Венгрию в 1939 г., а 45 – в следующем. Машинами, получившими номера от V201 до V268, вооружили 1-й

* AS – Africa Settentrionale, т.е., «Северная Африка».

** CN – Caccia Notturna, т.е. «ночной истребитель».

*** I – от Idro, т.е. «гидро».



Fiat CR.42

Летно-тактические характеристики самолета CR.42

Размах крыла, м:	
верхнего	9,70
нижнего	6,50
Длина самолета, м	8,26
Высота самолета, м	3,58
Площадь крыла, кв. м	22,40
Масса, кг:	
пустого самолета	1720
взлетная	2295
Максимальная скорость, км/ч:	
у земли	342
на высоте 5300 м	438
Время набора высоты 3000 м, мин, с	4'15"
Практический потолок, м	10050
Дальность полета, км	775

истребительный авиаполк, организация которого соответствовала итальянскому stormo (две группы по три эскадрильи). В апреле 1941 г. самолет V209 в опытный порядок оборудовали двигателем «Манфред Вейсс» WM14A (лицензионным вариантом французского GR-14K) мощностью 910 л.с., но испытания показали, что этот мотор слишком тяжел для CR.42.

Венгерские «Фалько» приняли участие в агрессии против Югославии, а также в войне против СССР. К концу 1942 г. уцелевшие CR.42 были изъяты из строевых частей и переданы в школы, но весной 1944 г. несколько самолетов, приспособленных для подвески четырех 50-кг бомб, передали в состав 4-й разведывательной группы.

Осенью 1939 г. все ещё нейтральная Бельгия в спешном порядке заказала 40 CR.42, необходимых для замены «антикварных» истребителей «Фейри» «Файрфлай». Поставки их начались в апреле 1940 г. К моменту нападения Германии 10 мая 1940 г. BBC Бельгии имели в строю 23 CR.42 – 15 в 3-й эскадрилье и 8 в 4-й. Обе эскадрильи образовывали 2-ю истребительную группу. В первый же день вторжения 17 самолетов погибли под немецкими бомбами. В боях с «Мессершмиттами» «Фалько» не имели никаких шансов, и шесть уцелевших CR.42 2-й группы были эвакуированы на территорию Франции.

Более спокойной оказалась служба CR.42 в Швеции – этой стране посчастливилось сохранить нейтралитет во Второй мировой войне. Накануне войны шведское правительство заказало крупные партии авиатехники в США, но после начала войны американская администрация наложила запрет на поставки боевых самолетов в Европу. Для усиления BBC пришлось прибегнуть к экстренным закупкам, а единственной страной, способной удовлетворить потребности шведов, оказалась Италия. Уже в апреле 1940 г. на авиабазу Гётеборг прибыла первая дюжина CR.42, получивших в BBC Швеции обозначение J11. В октябре того же года была заказана вторая партия – 60 CR.42. Все самолеты поступили на вооружение флотилии F9. В строю BBC истребители J11 находились до марта 1945 г. Впоследствии 19 самолетов было продано частной компании для использования в качестве буксировщиков мишеней. Шесть из них сразу же разобрали на запчасти, остальные же получили гражданскую регистрацию и эксплуатировались ещё в течение нескольких лет.



Fiat CR.42 Бельгийских BBC



J11 Шведских BBC



Fiat CR.42 Венгерских BBC



Fiat CR.42 в строю Люфтваффе



IMAM Ro.44

Италия ещё в годы Первой мировой войны накопила большой опыт применения гидросамолетов-истребителей. Гидроистребительные части сохранялись в составе «Реджиа Аэронаутика» и в 20-е гг. По состоянию на 1931 г. они были представлены дислоцированной в Винья ди Валле 88-й группой морских истребителей четырехэскадрильного состава. 161-я и 162-я эскадрильи были вооружены поплавковыми самолетами «Фиат» CR.20Idro, а 164-я и 166-я – летающими лодками «Макии» M.41bis. Оба типа были устаревшими, а их летные данные для начала 30-х гг. – низкими, но никаких усилий к обновлению парка гидроистребителей не предпринималось. 88-я группа в такой ситуации была обречена на «медленную гибель» вследствие постепенного списания самолетов по износу, но, похоже, никого в высшем руководстве «Реджиа Аэронаутика» это не волновало. Ситуацию спас Джованни Галассо (Giovanni Galasso), главный конструктор фирмы IMAM, спроектировавший в 1934 г. корабельный поплавковый гидросамолет-разведчик Ro.43*. После испытаний прототипа Ro.43, показавшего неплохие маневренные и скоростные характеристики, он задался целью сделать на его базе гидросамолет-истребитель. Работы велись в инициативном порядке, при отсутствии официальных тактико-технических требований. Переделка заключалась прежде всего в изменении фюзеляжа – была ликвидирована кабина наблюдателя, поскольку самолет стал одноместным. Также изменили хвостовое оперение и установили «истреби-

тельное» вооружение – пару 12,7-мм синхронных пулеметов. Конструкцию крыла заимствовали у разведчика, сохранив возможность его складывания. Радиостанция не предусматривалась. Силовая установка соответствовала самолету Ro.43 и состояла из 9-цилиндрового мотора воздушного охлаждения «Пя-джо» P.XR мощностью 700 л.с., закрытого капотом NACA, с трехлопастным металлическим винтом.

В конструктивном отношении Ro.44 был бипланом смешанной конструкции. Крыло имело металлические лонжероны трубчатой конструкции и деревянные нервюры, обшивка полотняная. Фюзеляж – ферменной конструкции с набором из стальных тонкостенных труб, обшивка – частично из дюралевых листов, частично – полотняная. Хвостовое оперение также с трубчатым набором и полотняной обшивкой. Поплавки – центральный подфюзеляжный и два подкрыльевых – деревянные.

Прототип истребителя, получившего обозначение Ro.44, вышел на испытания в октябре 1936 г. Результаты оказались не слишком обнадеживающими – максимальная скорость составила всего 316 км/ч, на 32 км/ч меньше, чем у «Фиат» CR.32 – основного колесного истребителя «Реджиа Аэронаутика». Но маневренные характеристики были оценены военными пилотами весьма высоко – в то время итальянские летчики-истребители были горячими сторонниками тактики боя на виражах, т.н. «собачьей свалки», отдавая приоритет маневру, а не скорости. Существенно большей была и дальность полета – непременное требование для самолетов морской авиации. В итоге, было принято решение о закупке самолетов Ro.44 для вооружения 88-й группы морских истребителей. Планировалось наличие в указанной группе 49 самолетов, в т.ч. нескольких учебных Ro.43DC. Фирма IMAM получила заказ на производство 51 Ro.44, причем, вскоре урезанный до 35 машин в связи с запланированным сокращением 88-й группы с четырех до трех эскадрилий. Самолеты получили номера MM3691–MM3725. Поставки их начались в феврале 1937 г.

К 1 января 1938 г. 88-я группа располагала полутора десятками Ro.44 – четыре числились в 162-й эскадрилье, пять – в 164-й и шесть – в 166-й. 161-я эскадри-

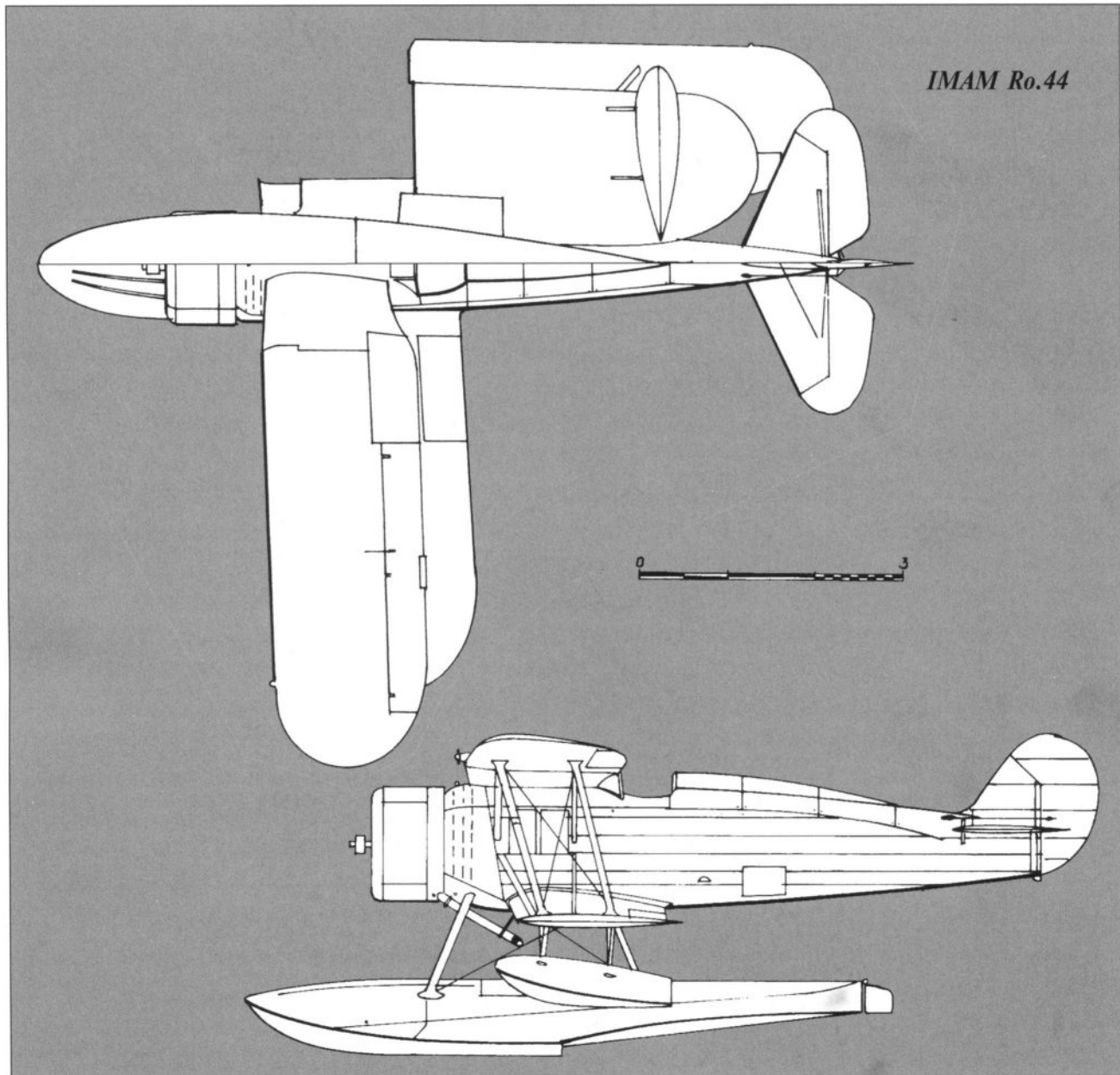
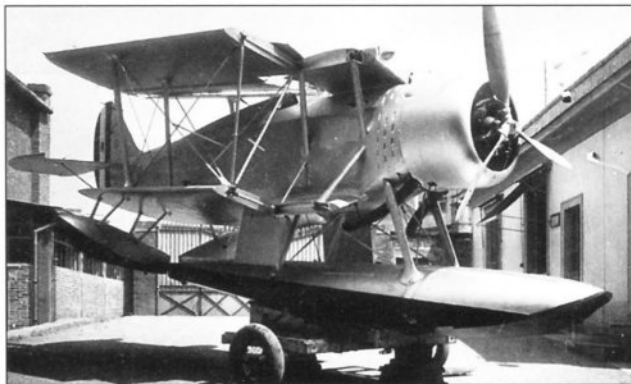
* Эта машина представляла собой «маринизированную» версию сухопутного самолета-разведчика Ro.37.

Летно-тактические характеристики самолета Ro.44

Размах крыла, м	11,57
Длина самолета, м	9,71
Высота самолета, м	3,55
Площадь крыла, кв. м	33,36
Масса, кг:	
пустого самолета	1770
взлетная	2220
Максимальная скорость, км/ч (на высоте 2000 м)	316
Время набора высоты 4000 м, мин, с	8'40"
Практический потолок, м	6900
Дальность полета, км	1200

ля не была расформирована – её вывели из состава группы, присвоили статус отдельной и передислоцировали на о. Лерос. Она начала перевооружение на Ro.44 в середине сентября 1938 г., сменив, наконец, антикварные CR.20Idro. К концу года эскадрилья имела уже восемь Ro.44 и один Ro.43DC.

88-я группа так и не «дожила» до вступления Италии во Вторую мировую войну – её расформировали 1 марта 1940 г. 162-ю и 164-ю эскадрильи перевооружили колесными истребителями-бипланами «Фиат» CR.42. 166-я же была передана в состав Школы гидроавиации в Поле, пока не была окончательно расформирована летом 1940 г. Единственной частью с гидросамолетами-истребителями осталась 161-я эскадрилья, эксплуатировавшая Ro.44 до середины 1941 г.



IMAM Ro.44

Монопланы

«Итальянская комедия», или же
«конкурс 1936 г.»

В октябре 1935 г. в Милане проходил международный авиасалон. Среди десятков экспонатов из ведущих авиационных держав затерялся самолет с красными звездами – истребитель Н. Поликарпова И-16. Задвинутый волей организаторов в угол экспозиционного зала маленький кургузый самолет абсолютно не воспринимался как провозвестник новой эры – эры скоростных истребителей-монопланов. А между тем именно в это время в Германии проходили официальные испытания прототип «Мессершмитта» Bf 109, впервые взлетевший в мае, а в Великобритании велась подготовка к первому вылету «Хоукер» «Харрикейна» (состоялся в ноябре 1935 г.) и завершалась постройка прототипа «Супермарин» «Спитфайра» (вышел на испытания в марте 1936 г.). Италия же, казалось бы, не замечала новых веяний – «Реджиа Аэронаутика» полным ходом осваивала биплан CR.32 (кстати, впервые взлетевший за восемь месяцев до И-16, поднятого в первый полет В. Чкаловым 31 декабря 1933 г.). Лишь в следующем, 1936 г. был объявлен конкурс на создание нового истребителя-моноплана, призванного ликвидировать наметившееся было отставание Италии в этой области авиационной техники. Принципиально новым (естественно, помимо монопланной схемы) было требование применить в самолете двигатель воздушного охлаждения – напомним, что на CR.32 и всех его предшественниках стояли моторы жидкостного охлаждения. Такая переориентация руководства «Реджиа Аэронаутика» объяснялась несколькими причинами, и прежде всего более простой конструкцией, дешевизной изготовления и эксплуатации, а также большей стойкостью к боевым повреждениям моторов воздушного охлаждения. Как видим, здесь Италия в большей мере ориентировалась на опыт США, а не европейских стран: новые американские истребители «Северский» Р-35 и «Кертисс» Р-36 имели именно такие моторы, в то время как на британских «Харрикейне» и «Спитфайре», а также германском Bf 109 стояли двигатели жидкостного охлаждения, обладающие меньшим лобовым сопротивлением. Такое решение заказчика ограничило выбор конструкторов – в то время в Италии производился (вернее, внедрялся в производство) единственный двигатель воздушного охлаждения, обладающий нужной мощностью – «Фиат» А.74RC38*. К новому истребителю предъявлялись требования высокой скорости и скороподъемности, существенно превосходящие параметры бипланов, но вот вооружение было крайне скромным – всего один 12,7-мм пулемет, а продолжительность полета требовалась всего один час. Правда, вскоре требования по вооружению и продолжительности полета были удвоены.

Сам конкурс в узких кругах авиапромышленности послужил нелестный титул «итальянской комедии», поскольку в нем был предопределен победитель – самолет «Фиат» G.50. Но неожиданно сильную конкуренцию ему составил новый самолет фирмы «Макки» – МС.200. А затягивание с объявлением победителя позволило подтянуться и фирмам «второго эшелона». Вследствие этого, как уже отмечалось, в Италии практически параллельно были созданы пять истребителей-монопланов,

три из которых строились серийно. Остановимся на них поподробнее. Кроме того, стоит упомянуть и ещё одну конструкцию – самолет «Бреда» Ва.65, разрабатывавшийся как многоцелевой, способный применяться в качестве истребителя и штурмовика.

«Макки» МС.200

Фирма «Макки» в 20-е – начале 30-х гг. была известна как создатель «штучной» продукции – гоночных гидросамолетов. Именно эти машины принесли славу их конструктору – Марио Кастольди (Mario Castoldi). Стоит упомянуть хотя бы МС.72, на котором 23 октября 1934 г. был установлен мировой рекорд скорости – 709,22 км/ч. А вот в серии на заводе «Макки» главным образом строились по лицензии самолеты других фирм – истребители «Ньюпор» Ni 29 и «Фиат» CR.20, летающие лодки S.59 и учебные бипланы Са.100. По сути, МС.200 (это военное обозначение, на фирме самолет обозначался как С.200) стал первым после окончания Первой мировой войны самолетом разработки «Макки», строившимся крупной серией.

Марио Кастольди начал проектирование истребителя-моноплана задолго до объявления конкурса – весной 1935 г. При этом он опирался на богатый опыт аэродинамического совершенствования, полученный при проектировании гоночных самолетов. Цельнометаллическая машина должна была получить закрытую кабину, убирающееся шасси и винт-автомат изменяемого шага. Проект был готов к концу года, но в 1936 г. подвергся серьезной корректировке. Прежде всего, вместо предполагавшегося мотора жидкостного охлаждения пришлось применить уже упомянутый «Фиат» А.74 с солидным «лбом», существенно подпортившим идеальную аэродинамику моноплана. Ещё одно ухудшение аэродинамики было вызвано тактическими соображениями – для улучшения обзора кабину пилота приподняли, придав фюзеляжу характерные «горбатые» очертания. В таком виде самолет прошел макетную комиссию, и фирма получила заказ на постройку двух прототипов (ММ336 и ММ337). Правда, сама постройка сильно затянулась, и первый МС.200, пилотируемый Джузеппе Буреи (Giuseppe Burei), поднялся в воздух лишь накануне католического Рождества 24 декабря 1937 г.

На испытаниях МС.200 показал хорошие летные качества, особенно скороподъемность и скорость пикирования – в одном из полетов на пикировании машину удалось разогнать до 800 км/ч без вредных последствий для управляемости и прочности планера. Максимальная скорость в горизонтальном полете составляла 504 км/ч. Летом 1938 г. прототипы приняли участие в сравнительных испытаниях с другими участниками истребительного конкурса, по результатам которого победил именно МС.200, получивший после принятия на вооружение кроме обозначения ещё и название – «Саetta» (Saetta – «Молния»). Но, как мы уже отмечали, в итоге в серийное производство попали сразу три истребителя-моноплана. Фирма «Макки» осенью 1938 г. получила первый заказ на 99 самолетов, а первые серийные машины сошли

* Этот мотор не был чисто итальянской разработкой – он создавался «по мотивам» американского R-1830 фирмы «Пратт энд Уитни».

со сборочной линии в июне 1939 г. Таким образом, цикл создания самолета составил более четырех лет, а внедрения в производство (от первого полета прототипа до начала серийного производства) – полтора года, что было длительным сроком для того времени, когда темп развития авиатехники был довольно высоким. К концу 1939 г. было построено 62 самолета. Вскоре последовали новые заказы, а выпуск «Саетты» по лицензии наладили и другие итальянские фирмы.

Серийные MC.200 комплектовались двухрядным 14-цилиндровым двигателем «Фиат» A.74RC38 взлетной мощностью 870 л.с. (при 2520 об/мин) и номинальной 740 л.с. (на уровне моря). Вооружение составляли два 12,7-мм пулемета SAFAT с боекомплектом в 310 патронов на ствол на первых 12 самолетах, и 370 на последующих. Капот двигателя имел характерный кольцевой маслорадиатор и выпуклые обтекатели головок цилиндров.

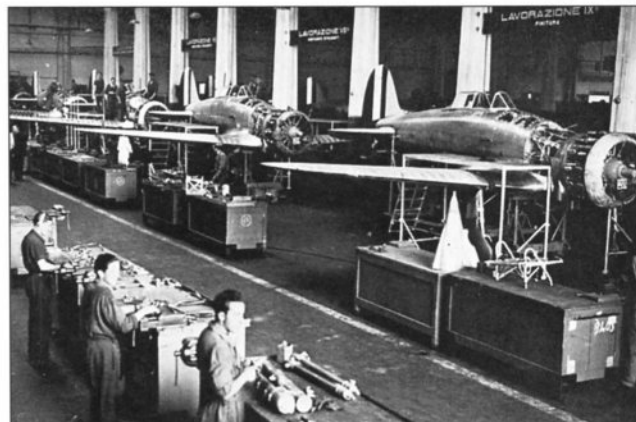
Весьма интересной и показательной была история с формированием оптимального облика фонаря кабины MC.200. Прототипы и первые 240 самолетов, собранных «Макки» (т.е. первые пять серий), имели фонарь закрытого типа с полным задним обзором и хорошей аэродинамической формой, подобной обтекаемым каплеобразным фонарям, используемым на многих истребителях второй половины войны. При этом средняя его часть сдвигалась назад. Однако этот фонарь не полюбился итальянским летчикам, привыкшим к открытым кабинам на истребителях-бипланах. К тому же MC.200 первых серий отличались неприятной склонностью к штопору (преодолеть этот недостаток удалось лишь летом 1940 г. путем изменения профиля крыла на части его размаха), а закрытая кабина осложняла покидание самолета с парашютом. Командование же, вместо того чтобы «перевоспитать» летчиков, встало на их сторону и «надавило» на конструкторов, заставив их разработать полузакрытую кабину. После двух экспериментальных вариаций, испытанных на одном и том же планере, были приняты две боковые панели, откидывающиеся на шарнирах. Правда, такое решение было чисто психологическим: на деле открыть боковые панели для покидания самолета было отнюдь не проще, чем сбросить фонарь. Поэтому в полевых условиях эти панели иногда снимались, а по бокам козырька устанавливались два небольших прозрачных щитка. Последние серии MC.200 выпускались без откидных панелей уже прямо с завода. Таким образом, эволюция фонаря кабины «Саетты» шла в противоположном направлении, чем у истребителей других стран: от полностью закрытого до полузакрытого, и, наконец, до открытого.

Фюзеляж представлял собой полумонококовую оболочку с многочисленными стрингерами и шпангоутами, придававшими особую прочность. Запас топлива был сконцентрирован в фюзеляже. Основной бак в центроплане имел емкость 241 л, а второй, емкостью 150 л, располагался под полом кабины. Под фюзеляжем имелось крепление для подвески несбрасываемого 77-литрового дополнительного бака, который использовался крайне редко. Все фюзеляжные баки были протектированными, затягивающимися пробойни от оружия калибром до 12,7 мм. За кабиной устанавливалась кислородная аппаратура, огнетушитель и радиооборудование (сперва только приемник A.R.C.1, а с 1941 г. – приемопередающую станцию B.30 R/T). Тяги шасси, закрылки и жалюзи капота приводились в действие гидравликой



Первый серийный MC.200

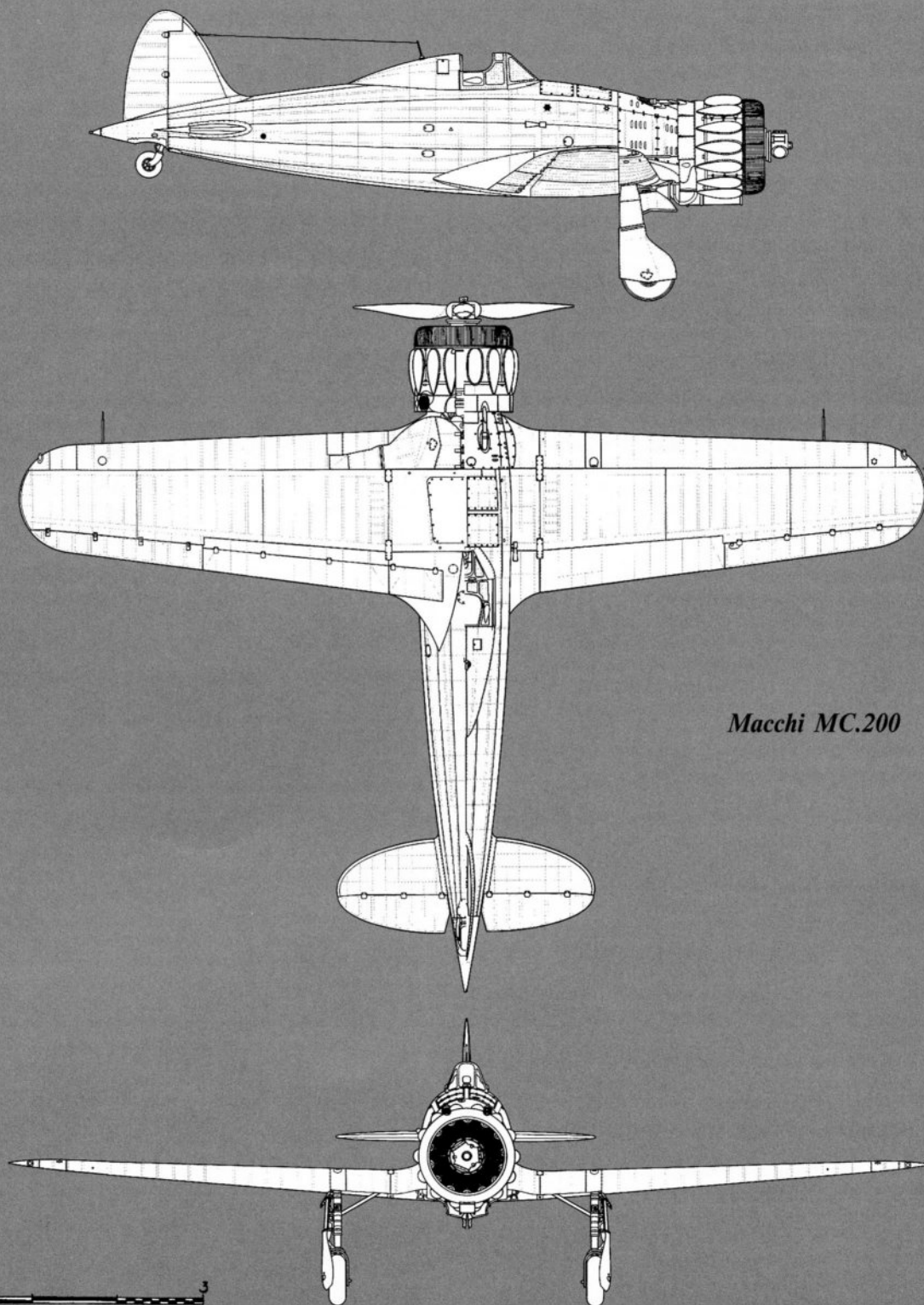
(последние, на самолетах выпущенных дочерними компаниями, открывались вручную). Крылья имели двухлонжеронный набор, соединявшийся с фюзеляжем коваными фитингами. Весьма оригинально решалась на истребителе проблема компенсации реактивного момента от воздушного винта – левая консоль имела на 190 мм больший размах, чем правая (25 нервюр против 24) и, соответственно, большую площадь. Щелевые закрылки имели максимальное отклонение до 45°. Передняя кромка была цельной частью, крепящейся на винтах к главному лонжерону от ниш шасси до законцовок. Все подвижные плоскости (элероны, рули высоты и направления) имели полотняную обшивку. Стабилизатор имел изменяемый угол установки (от +1°45' до -5°30') со сбалансированным тросовым управлением. Основные, стойки шасси, убираемые по размаху к фюзеляжу, снабжались встроенными гидравлическими амортиза-



Сборка истребителей Macchi MC.200 на заводе Breda, июнь 1940 г.



Macchi MC.200 ранних серий



Macchi MC.200

Macchi MC.200 7-й серии (MM7705)



Летно-тактические характеристики самолета MC.200

Размах крыла, м	10,58
Длина самолета, м	8,20
Высота самолета, м	3,51
Площадь крыла, кв. м	16,80
Масса, кг:	
пустого самолета	2014
взлетная	2533
Максимальная скорость, км/ч на высоте 4500 м	504
Время набора высоты 3000 м, мин, с	3'24"
Практический потолок, м	8900
Продолжительность полета, ч	1,33

торами, тогда как хвостовое колесо, убираемое на прототипах и самолетах первых двух серий, было впоследствии неубираемым с обтекателем или без него. Имелся полный комплект приборов того времени, включая рефлекторный прицел «Сан Джорджио» и счетчик расхода боекомплекта. Тормоза были пневматическими, а для запуска двигателя имелся также баллон со сжатым воздухом. Винт изменяемого шага на первых 23 машинах был типа «Гамильтон-Фиат», а на последующих типа – «Пяджо» Р.1001. В корне правого крыла устанавливался фотокинопулемет.

В ходе производства самолет подвергался некоторым, весьма ограниченным усовершенствованиям. Помимо уже отмечавшихся изменений конструкции фонаря кабины и профиля крыла, с 1942 г. последние серии MC.200 получили усиленные консоли крыла от MC.202 7-й серии с дополнительно установленными между 6-й и 7-й нервюрами 7,7-мм пулеметами «Бреда-САФАТ». Такие машины получили фирменный индекс С.200А2. Часть самолетов получали не полностью крыло, а лишь переднюю кромку от MC.202 – они обозначались

С.200В2. В войсках С.200А2 и С.202В2 сохраняли прежнее обозначение – MC.200. Десять самолетов в 1941 г. переоборудовали в разведывательный вариант, снабдив их аэрофотоаппаратами.

«Североафриканский» вариант MC.200AS отличался от стандартного наличием фильтров на воздухозаборниках карбюраторов. Модификация MC.200СВ* была истребителем-бомбардировщиком, снабженным подкрыльевыми бомбодержателями. Боевая нагрузка состояла либо из восьми 15-кг бомб, либо из двух бомб более крупного калибра – 50, 100 или 150 кг. Вместо бомб под крыло можно было подвесить два 100-л или 150-л топливных бака. В варианты MC.200AS и MC.200СВ переоборудовались самолеты различных серий, т.е. они представляли собой не заводские модификации, а некое подобие германских полевых модификационных комплектов.

Более глубокие модификации были предприняты с целью улучшения летных характеристик самолета. Уже в 1938 г. Кастольди разработал проект истребителя MC.201 с существенно уменьшенной площадью поперечного сечения фюзеляжа за счет отказа от характерного «горба» и более мощным двигателем «Фиат» А.76RC40* (1000 л.с.). Расчеты показывали, что самолет мог достичь максимальной скорости 550 км/ч, но мотор А.76 был ещё недоработанным, «сырым» и работал крайне неустойчиво (сертифицировать его удалось лишь весной 1943 г.!). Поэтому прототип MC.201 (MM436) оснастили проверенным мотором А.74, а в таком варианте запускать машину в серию не имело никакого смысла. А в 1942 г. попытку модернизировать «Саэтту» предприняли конструкторы фирмы «Бреда», строившей такие машины по лицензии. Самолет, получивший обозначение MC.200bis, оборудовали мотором

* СВ – Caccia Bombardiere, т.е. истребитель-бомбардировщик.

Macchi MC.201 (MM406), август 1940 г.



«Пьяджо» Р.ХХС45 мощностью 1180 л.с. В качестве прототипа переоборудовали один из MC.200 7-й серии (MM8191). Испытания, начавшиеся 7 мая 1942 г., показали, что летные данные существенно улучшились – возросли скорость (до 535 км/ч) и скороподъемность. Но в серию MC.200bis не пошел – «Бреда» уже выпускала истребители MC.202. Отметим, что ещё в начале работ над MC.200 (тогда ещё С.200) Кастольди предложил вариант С.200bis – двухместный истребитель с основным вооружением в турели, концептуально подобный британскому «Дифайенту» фирмы «Болтон-Пол». Но этот проект так и остался на бумаге.

Производство MC.200 осуществляли три фирмы, выпустившие в общей сложности 1135 самолетов. В частности, завод «Макки» в Варезе, помимо двух прототипов, выпустил в течение трех лет (с июня 1939 г. по июнь 1942 г.) 395 серийных машин. В июле 1940 г. выпуск MC.200 начали фирмы «Бреда» и «САИ-Амброзини». Первая из них до октября 1942 г. на заводе в Бреско изготовила 556 самолетов, а завод второй в Пассиньо до августа 1942 г. сдал 200 машин.

Лидерной частью для MC.200 должна была стать 91-я эскадрилья, входящая в 10-ю группу 4-го stormo. Эта часть считалась элитой истребителей «Реджиа Аэронаутика» и специализировалась на высшем пилотаже и групповых демонстрационных полетах. Казалось бы, лучшей части для освоения новых машин подыскать трудно. Но опытные мастера пилотажа, опробовав MC.200 в августе 1939 г., встретили скоростной и относительно маломаневренный моноплан в штыки, и 10-я группа продолжила летать на CR.32. В итоге первыми на MC.200 пересели 152-я и 153-я группы 54-го stormo, затем 6-я отдельная группа, а весной 1940 г. такие самолеты начала получать 17-я группа 1-го stormo.

Фирма «Макки» предпринимала попытки заинтересовать MC.200 зарубежных покупателей. Второй прототип в июне 1938 г. демонстрировался на авиасалоне в Белграде, после чего ряд стран (Швеция, Финляндия, Румыния, Испания) проявил интерес к закупке нового истребителя. Но лишь в марте 1940 г. был подписан первый (и единственный) контракт на поставку 12 MC.200 для морской авиации Дании, где они должны были заменить антикварные бипланы «Хоукер» «Нимрод». Ввиду оккупации Дании гитлеровской Германией в апреле 1940 г. контракт был аннулирован. В мае 1940 г. велась подготовка к подписанию соглашения со Швейцарией, предусматривавшего поставку 36 MC.200. Однако на

этот раз вмешались итальянские военные – командование «Реджиа Аэронаутика» сочло, что MC.200 нужны и самим. Таким образом, ещё раз подтвердились результаты конкурса 1936 г. – ведь против экспорта G.50 и Re.2000 «Реджиа Аэронаутика» не возражала...

В послевоенной Италии несколько MC.200 эксплуатировались в летной школе в Лече до 1947 г. Здесь они применялись в качестве переходных машин: курсанты, освоив двухместные CR.42B и G.50B, пересаживались на одноместные MC.200, а затем – на более современные истребители MC.202 и MC.205.

«Фиат» G.50

В 1931 г. руководство авиационного отделения концерна «Фиат» приняло решение о создании второго конструкторского бюро, призванного составить своего рода «внутрифирменную» конкуренцию для коллектива Ч. Ротателли. Возглавил новое КБ молодой талантливый инженер Джузеппе Габриэлли (Giuseppe Gabrielli). Перед Габриэлли была поставлена целевая задача разработки цельнометаллических самолетов-монопланов. Первым его изделием стал трехмоторный легкий пассажирский самолет G.2, впервые поднявшийся в воздух в 1932 г. В 1933 г. вышел на испытания одномоторный спортивно-туристический моноплан G.5, а в 1935 г. – двухмоторный 18-местный пассажирский самолет G.18, весьма напоминавший американский «Дуглас» DC-2. Однако наибольшую известность Габриэлли принесли разработки истребителей.

Первые шаги к освоению истребителей-монопланов «Фиат» сделал в конце 1934 г., когда рассматривалась возможность покупки лицензии на американский двухместный истребитель «Северский» Sev-3. И хотя эта идея была отвергнута, в очертаниях первого варианта нового изделия Габриэлли, получившего индекс G.50 ясно угадывалось влияние американского самолета. Первоначальный эскизный проект, представленный в апреле 1935 г., предусматривал создание истребителя массой 1540 кг, вооруженного парой пулеметов и оборудованного двигателем воздушного охлаждения малого диаметра мощностью порядка 550 л.с. (наиболее вероятным представлялось применение французского мотора «Гном-Рон» 14М «Марс»). Несколько недель спустя проект переделали под «Фиат» A.74, имевший несколько больший диаметр, но и развивавший большую мощность. Проект произвел впечатление на военных, и уже 25 июля 1935 г. «Фиат» получил письмо из Генеральной дирекции самолетостроения, санкционировавшее полномасштабную разработку истребителя. Доработанный проект был готов к 14 февраля 1936 г. Самолет несколько потяжелел, а вооружение было усилено – к двум фюзеляжным 12,7-мм пулеметам добавилась пара 7,7-мм пулеметов в консолях крыла, а за пилотским сиденьем появился небольшой бомбоотсек, рассчитанный на нагрузку до 100 кг. Предполагалось размещать в нем не только обычные бомбы, но и противосамолетные, считавшиеся в 30-е гг. эффективным средством борьбы с тяжелыми маломаневренными бомбардировщиками. Вместо бомб можно было установить 90-л дополнительный топливный бак, увеличивавший продолжительность

* Двигатель представлял собой дальнейшее развитие A.74RC38 с увеличенным с 31,2 до 33,4 л рабочим объемом.

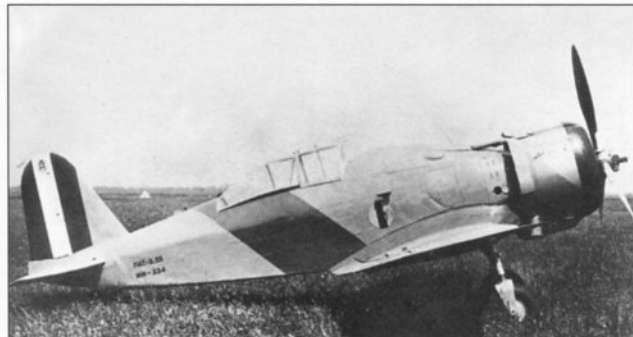
полета с двух часов до почти трех. Расчетная максимальная скорость составляла 452 км/ч на высоте 4000 м. Но всего четырьмя днями ранее Министерство авиации разослало авиафирмам письмо, содержавшее условия «конкурса 1936 г.». Ими предусматривалось вооружение всего из двух пулеметов, а особо высокие требования предъявлялись к маневренности истребителя. Габриэлли пришлось переработать проект, отказавшись от крыльевых пулеметов и фюзеляжного бомбоотсека, а также максимально облегчив машину.

В 1936 г. началась постройка прототипа, получившего впоследствии регистрацию MM334. Работы велись на одном из дочерних предприятий «Фиата» – заводе CMASA в Марина ди Пиза. Машину впервые поднял в воздух Джованни Де Бриганти (Giovanni De Briganti), шеф-пилот CMASA, а в прошлом – один из асов итальянской авиации времен Первой мировой войны. G.50 вышел на испытания 26 февраля 1937 г. – гораздо раньше своего главного конкурента «Макки» MC.200. Новый истребитель показал хорошую управляемость и маневренность, не намного уступая в этом параметре бипланам. Но вот скоростные характеристики были гораздо хуже, чем у конкурента: G.50 развивал всего 456 км/ч, на добрых полсотни километров в час меньше, чем MC.200 и всего на 18 км/ч больше, чем биплан CR.42 с тем же двигателем и неубирающимся шасси. Можно предположить, что появившись MC.200 раньше, шансы G.50 попасть в серию были бы минимальными. Но уже летом 1937 г., когда до первого взлета прототипа MC.200 оставалось полгода, MM334 проходил официальные испытания в Монтечелио, а «Фиат» получил контракт на поставку первой серийной партии из 45 G.50. Помимо буквенно-цифрового индекса самолет получил и название «Фреккиа» (Freccia – «Стрела»).

20 октября 1937 г. вышел на испытания второй прототип G.50 – MM335. Но уже 11 ноября, в своем шестом полете он потерпел катастрофу из-за флаттера элеронов, возникшего при полете на малой высоте и высокой скорости. Пилотировавший его Де Бриганти погиб, но саму машину впоследствии удалось восстановить. И хотя это происшествие вызвало обеспокоенность у руководства «Реджиа Аэронаутика», от планов закупки G.50 не отказались. Более того, объем заказов впоследствии даже увеличился, хотя и не достиг показателей для MC.200.

В серийном исполнении G.50 комплектовался тем же двигателем A.74RC38, что и MC.200. Но если конструкторы «Макки» вскоре отказались от винтов «Гамильтон-Фиат» в пользу изделий фирмы «Пьяджо», то на G.50 продолжали устанавливаться итало-американские изделия – трехлопастные цельнометаллические винты изменяемого шага диаметром 3 м. Запас топлива (360 л) размещался в пяти баках: двух крыльевых и трех фюзеляжных – двух основных и вспомогательном. Вооружение состояло из пары синхронных 12,7-мм пулеметов SAFAT с боекомплект по 300 патронов на ствол.

Фюзеляж самолета имел полумонококовую конструкцию. Двухлонжеронное крыло с работающей обшивкой состояло из центроплана и двух отъемных консолей. Имелись четы-



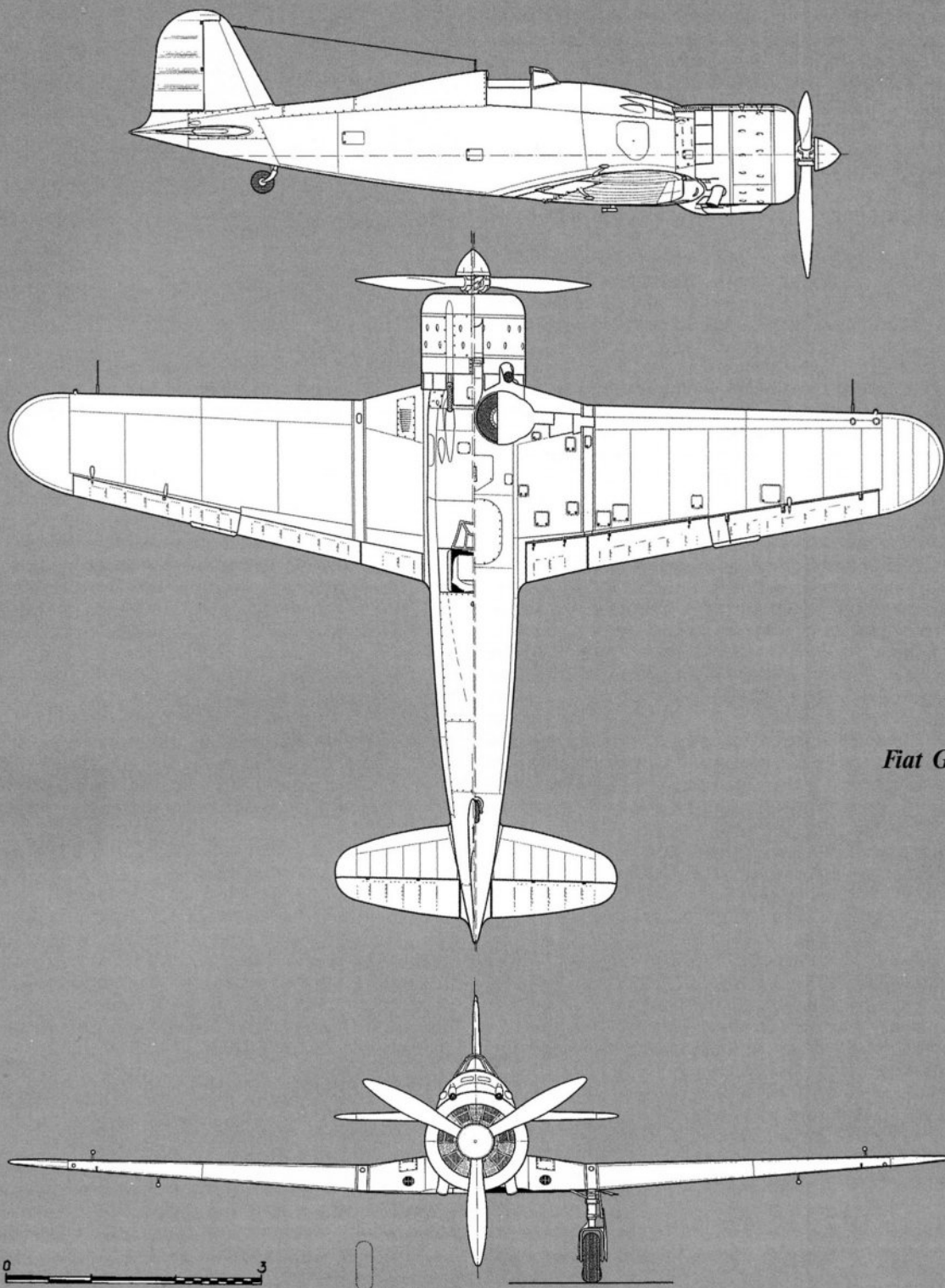
Первый прототип истребителя Fiat G.50 (MM334)

рехсекционные щелевые закрылки. Элероны со статической и аэродинамической компенсацией имели полотняную обшивку (как и рули направления и высоты). Основные стойки шасси системы «Месье» – убираемые посредством гидропривода в крыло по направлению к фюзеляжу. В ходе серийного производства были внедрены новые стойки системы «Маньяни». Хвостовое колесо – неубираемое. Бортовое оборудование в основном соответствовало MC.200 и включало, в частности, прицел «Сан-Джорджо», радиоприемник A.R.C.1 и фотокинопулемет FM62. Фонарь кабины первых 45 G.50 был закрытым, но на последующих машинах его выполнили полукрытым – повторилась история с MC.200.

Если истребитель «Макки» на всем протяжении серийного производства строился с минимальными изменениями, то конструкцию моноплана «Фиата» пытались усовершенствовать, дабы «подтянуть» его летные данные к уровню конкурента. Уже в начале 1938 г. развернулось проектирование модификации G.50bis, на которой благодаря применению незначительных модификаций (например, введения убираемого хвостового колеса) удалось получить прибавку в максимальной скорости примерно в полтора десятка километров в час. Двигатель и вооружение оставались прежними. Запас топлива увеличили до 411 л. Прототип G.50bis вышел на испытания в сентябре 1940 г. С октября 1941 г. выпускались машины с 24-вольтовым электрооборудованием вместо 12-вольтового, что позволило устанавливать на самолеты чуть более современный приемник B.30 R. В общей сложности построили 421 такой самолет, причем большинство – 344 машины – выпустила на заводе в Турине фирма «Аэриталия», ещё одна «дочка» «Фиата». Базовый вариант был построен в 245 экземплярах, строила его только CMASA.



Fiat G.50bis



Fiat G.50

Летно-тактические характеристики самолета G.50

	G.50	G.50bis
Размах крыла, м		10,99
Длина самолета, м	8,03	8,29
Высота самолета, м		3,28
Площадь крыла, кв. м		18,25
Масса, кг:		
пустого самолета	1940	2077
взлетная	2350	2706
Максимальная скорость, км/ч	456	472
Время набора высоты 3000 м, мин, с	3'10"	3'27"
Практический потолок, м		10700
Дальность полета, км	645	1000

Подготовка пилотов новых истребителей-монопланов требовала современного учебного самолета, и 30 апреля 1940 г. вышел на испытания двухместный самолет G.50B (его разработка началась гораздо ранее – макет был готов уже в марте 1938 г.). На машине отсутствовало вооружение. Переднюю кабину (курсанта) выполнили закрытой, задняя (инструктора) была полуоткрытой. Самолет немедленно запустили в серийное производство, выпустив в 1940 г. первые 10 машин, 82 – в 1941-м, 11 – в 1942-м и последние пять – в 1943 г. Таким образом, общий объем производства G.50B составил 108 машин. Все они были построены на заводе CMASA. С принятием на вооружение G.50B «Реджиа Аэронаутика» получила самолет, позволяющий готовить пилотов-истребителей в максимально реалистичных условиях, а фирма «Фиат», создав двухместный учебный вариант истребителя, предвосхитила тенденцию, особенно ярко проявившуюся в послевоенное время: параллельно с одноместным боевым самолетом выпускать его двухместную учебно-боевую модификацию.

Наряду с тремя основными вариантами на основе G.50 был создан целый ряд опытных и малосерийных модификаций, а также «полевых» переделок. С 1940 г. разрабатывался вариант G.50ter под двигатель A.76RC40. Прототип этой модификации впервые поднялся в воздух 27 июля 1941 г., но прирост летных данных оказался меньшим, чем предполагалось. К тому же, A.76 так и не удалось довести до серийной кондиции, и в декабре 1941 г. программу создания G.50ter закрыли. Более перспективной оказалась ориентация на германские моторы жидкостного охлаждения, обладавшие гораздо меньшим лобовым сопротивлением*. В 1940 г. «Фиату» заказали два прототипа самолета G.50V** (MM479 и 480) под двигатель DB 601. первый из них вышел на испытания 25 августа 1941 г., но всю вторую половину года конструкторы боролись с вскрывшимися недостатками: ухудшением маневренности и проблемами в работе системы охлаждения двигателя. Когда в декабре 1941 г. испытания G.50V удалось возобновить, он показал весьма неплохие летные данные – максимальная скорость возросла до 570-580 км/ч, а высоту 5000 м самолет набирал за 5,5 минут. Предполагалось, что G.50V станет прототипом для серийного G.52, но от этой идеи отказались в пользу ещё более совершенно-



Учебно-тренировочный Fiat G.50B

го варианта – G.55 с двигателем DB 605. Второй прототип G.50V так и не был построен.

Весьма интересным был проект G.53, представлявший собой комбинацию G.50V и G.50B. Машина, разработанная Габриэлли в 1941 г., задумывалась как двухместный скоростной самолет-разведчик с мотором DB 601, но она так и осталась на бумаге. Не был воплощен и разработанный в 1940 г. вариант G.51 под мотор «Фиат» A.75RC53, а также предложенный ещё в 1937 г. поплавковый гидроистребитель G.50 Idro.

Когда стало ясно, что как истребитель G.50 окончательно устарел, была предпринята попытка превратить его в ударную машину. 3 октября 1942 г. в воздух поднялся прототип истребителя-бомбардировщика G.50bisA*** (MM8595). Его крыло увеличили по размаху на 1372 мм за счет прямоугольных в плане вставок между центропланом и консолями. В них разместили по дополнительному 12,7-мм пулемету (боекомплект по 250 патронов), а снизу установили по бомбодержателю для 150-кг бомб. Серийно эта машина не строилась, так же, как и пикирующий бомбардировщик G.50bis Tuffo, разработанный зимой 1941/42 г. Последнюю машину (так и не воплощенную в металле) предполагалось оснастить тремя бомбодержателями: подфюзеляжным для 250-кг бомбы и двумя подкрыльевыми для 100-кг бомб. В единственном экземпляре выполнили морской разведчик, переоборудованный из G.50B (MM6548). Его главным отличием стало развитое радиооборудование, включавшее передатчик B.30 T, приемник A.R.18 и радиопеленгатор B.G.42.



Один из первых Fiat G.50 в Испании, январь 1940 г.

* У мотора A.74 на квадратный дециметр площади лобового сечения приходилось 27 л.с. мощности, у A.76 – 28 л.с., а у DB 601 – 33 л.с.

** V – от Veloce, т.е. «скоростной».

*** A – от Assalto, т.е. «штурмовик».



Весьма интересной разработкой стал палубный истребитель G.50 OR*, предназначенный для строящихся (вернее, перестраиваемых из пассажирских лайнеров) авианосцев «Акуила» и «Спарьеро». Машина рассматривалась как переходная – до поставки в достаточном количестве палубных истребителей Re.2001 OR. Главным отличием от G.50bis стало наличие гака для посадки с помощью аэрофинишера. Авианосцы достроены так и не были, и переоборудованные в вариант G.50 O/R самолеты (по одним данным, 16 машин, по другим – 9 G.50bis и один двухместный G.50B) с начала 1943 г. использовались для тренировки пилотов на береговых аэродромах.

Первые 12 серийных «Фреккиа» в январе 1939 г. отправили в Испанию. Но в составе «Авиационе Легионери» поучаствовать в боях им не пришлось – гражданская война завершилась победой франкистов. Отметившись участием в нескольких воздушных парадах, машины были переданы ВВС Испании и с июня 1939 г. по 1943 г. эксплуатировались в 27-й истребительной авиагруппе в Испанском Марокко.

В самой Италии первыми освоили G.50 осенью 1939 г. 20-я и 21-я группы 51-го stormo. С принятием на вооружение «Фреккиа» связано появление эмблемы 51-го stormo – черный кот, поймавший зеленую мышь. Дело в том, что ранее находившееся на вооружении этого соединения бипланы CR.32 в учебных боях часто попросту не могли догнать бомбардировщики SM.79 из 12-го stormo, прозванного «Сорси Верде» – «Зеленые мыши». А с появлением G.50 «мышам» уже не удавалось уйти.

В 1940 г. G.50 вооружили 52-й stormo (22-я и 24-я группы), а также 2-ю и 154-ю отдельные группы. В дальнейшем в ходе войны «Фреккиа» получали и другие части, но количество одновременно вооруженных ими групп не превышало семи. В послевоенное время единственный уцелевший G.50B эксплуатировался в летной школе до конца 1947 г.

Осенью 1939 г. 35 самолетов G.50 заказала Финляндия. Отправка самолетов предполагалась через Германию, но связанные обязательствами по договору Молотова-Риббентропа германские власти задержали груз. Первую партию из 14 машин удалось доставить окольными путями через Швейцарию, Францию, Нидерланды и Швецию лишь в январе–феврале 1940 г. В марте к ним присоединилось ещё 12 машин (оставшиеся 9 самолетов так и не были поставлены). Из числа попавших в Финляндию самолетов 17 принадлежали к 1-й серии и 9 – ко 2-й. Но на месте все машины привели к единому стандарту, сняв с самолетов 1-й серии сдвижные части фонарей – финские пилоты, как и их итальянские коллеги, предпочитали «чистое небо над головой». В Финляндии для G.50 изготавливали лыжное шасси, крайне необходимое для местных условий. Правда, в таком варианте стойки шасси приходилось законтривать в выпущенном положении, что сказывалось на и так не блестящих скоростных качествах самолета. Новыми истребителями, получившими бортовые номера от FA-1 до FA-26, перевооружили авиагруппу HLeLv 26, ранее летавшую на бипланах «Глостер» «Гладиатор». Первая победа на G.50 была зафиксирована 13 января, когда был сбит бомбардировщик СБ. всего по итогам «зимней войны» пилоты «Фиатов» претендуют на 14 сбитых советских самолетов. В ходе войны с СССР в 1941–1944 гг. (т.н. «войны-продолжения») G.50 эксплуатировались в HLeLv 26 до мая 1944 г., после чего были переданы в учебные части. Лучшим финским асом на G.50 стал Ойво Туоминен (Oiva Tuominen), одержавший на нем 23 из 43 своих побед. В общей же сложности в ходе «войны-продолжения» пилоты финских G.50 записали на свой счет 88 побед. Собственные боевые потери составили всего три машины (две, сбитые в воздушных боях и од-

* OR – Operazione Roma, т.е. «Операция Рим» – кодовое название программы разработки палубных самолетов.

на, ставшая жертвой зенитного огня). Правда, ещё восемь «Фиатов» были разбиты в летных происшествиях.

Во второй половине 1941 г. девять G.50bis и один G.50B передали ВВС Хорватии. Самолеты с бортовыми номерами 3501-3510 (последний – двухместная машина) поступили в 1-ю ято (эскадрилью) 1-й группы. В 1943–1944 гг. Хорватия получила от Германии дополнительную партию бывших итальянских G.50, что позволило довести их общее количество до более чем двух десятков и вооружить ими ещё и 21-е ято 11-й группы. Несколько самолетов впоследствии попало в армию И. Броз-Тито, продолжив затем службу в ВВС Югославии.

Около 40 бывших итальянских G.50, захваченных после капитуляции Италии в 1943 г., попало в учебные части Люфтваффе. В частности, они (совместно с другими итальянскими самолетами) эксплуатировались в учебных истребительных эскадрах JG 107 и JG 108. Также в качестве учебных несколько «Фреккиа» служили в ВВС Итальянской социальной республики.

«Реджиане» Re.2000

Из всех трех итальянских истребителей-монопланов, попавших в серийное производство в конце 30-х гг., именно изделие фирмы «Реджиане» имело наиболее сложную судьбу. Сама фирма, находящаяся в г. Реджио-Эмилия, не отмечалась особой активностью в области авиации до тех пор, пока в 1935 г. не вошла в состав концерна Джанни Капрони (Gianni Caproni). Благодаря этому был получен опыт постройки рекордного самолета Ca.405 «Процеллариа» и серийного выпуска (по лицензии) бомбардировщика SM.79. Когда же Капрони решил включиться в борьбу за заказ на истребитель-моноплан, он поручил создание такой машины именно конструкторскому коллективу «Реджиане», возглавляемому Роберто Лонги (Roberto Longhi) и Альберто Алессо (Alberto Alessio). Выбор был неслучаен – Лонги

Fiat G.50 в строю Люфтваффе



ранее работал в США на фирме «Северский», чьи самолеты-монопланы Sev-3, 2-PA и EP-1 (P-35) считались довольно совершенными. Поначалу даже рассматривалась возможность покупки лицензии на EP-1, но этому воспротивился Капрони: как опытный авиаконструктор он видел широкие возможности для совершенствования американской конструкции. Следовательно, тратить на лицензию не имело смысла.

Дальнейший ход событий подтвердил правоту Капрони. Взяв за основу конструкцию EP-1, инженеры «Реджиане» постарались максимально облагородить её аэродинамику. Прежде всего отказались от полуубираемых основных стоек шасси, сделав их полностью убираемыми по схеме Кертисса (стойки убирались в крыло назад по направлению полета с поворотом на 90°). Хвостовое колесо также убиралось. Кроме того, конструкторы уменьшили высоту фонаря кабины, сделали более обтекаемым капот. По расчетам, это позволяло получить прибавку в скорости не менее 50 км/ч по сравнению с американским оригиналом.

Второй прототип истребителя Re.2000 (MM409)



В 1938 г. началась постройка прототипа самолета, получившего обозначение Re.2000 и название «Фалько I» (это название было «фирменным», рекламным, и в «Реджиа Аэронавтика» не применялось, поскольку совпадало с именем истребителя CR.42). Впервые поднявшийся в воздух 24 мая 1939 г., пилотируемый Марио Де Бернарди (Mario De Bernardi) прототип с регистрацией MM408 полностью подтвердил надежды конструкторов. После серии испытательных полетов в конструкцию внесли незначительные изменения: доработали выхлопные патрубки, удлиннили воздухозаборник карбюратора над капотом и установили кок воздушного винта. Фирма получила заказ на постройку ещё двух прототипов для летных испытаний и одного планера – для прочностных.

Re.2000 был одномоторным цельнометаллическим одноместным низкопланом, использовавшимся в качестве перехватчика и дальнего истребителя. Учитывая первоначальные ограничения имеющейся силовой установки, усугубленные неудовлетворительным режимом работы двигателя P.XI RC40 с сомнительными характеристиками, Re.2000 был очень компактной и сбалансированной конструкцией, аэродинамически чистой после тщательной продувки в отделении «Капрони» в Милан-Тальедо, с современной рациональной работающей обшивкой. Чистая отделка фюзеляжа круглого сечения с несущей обшивкой искажалась лишь выступающими головками заклепок. Фюзеляж – дюралевый полумонокок. Фонарь кабины пилота имел сдвижную назад часть, аварийно сбрасываемую в полете, а большая площадь остекления давала почти неограниченный круговой обзор. В длинном закабинном гаргроте за креслом пилота у самолетов 1-й серии были два длинных застекленных окна, которые у самолетов позднейших серий были закрыты дюралевыми панелями с характерным подштамповками. Капот NACA, оснащенный гидравлически управляемыми створками (юбкой), плотно закрывал мотор «Пьяджо» P.XI RC40, развивавший 840 л.с. на уровне моря и 985 л.с. на 4000 м, установленный на машинах 1-й серии. На остальных вариантах был установлен двигатель P.XIbis RC-40 с увеличенной на 20 л.с. мощностью. Трехлопастный винт изменяемого шага «Пьяджо» P-1001 диаметром 3100 мм имел электрический привод установки угла атаки лопастей.

В полуэллиптическом крыле использовали модифицированный профиль N.38. Характерной особенностью крыла была многосекционная структура с работающей обшивкой и пятью лонжеронами. Элероны типа «Фрайз» имели статическую и динамическую балансировку, а



Серийный Re.2000 377-й эскадрилии

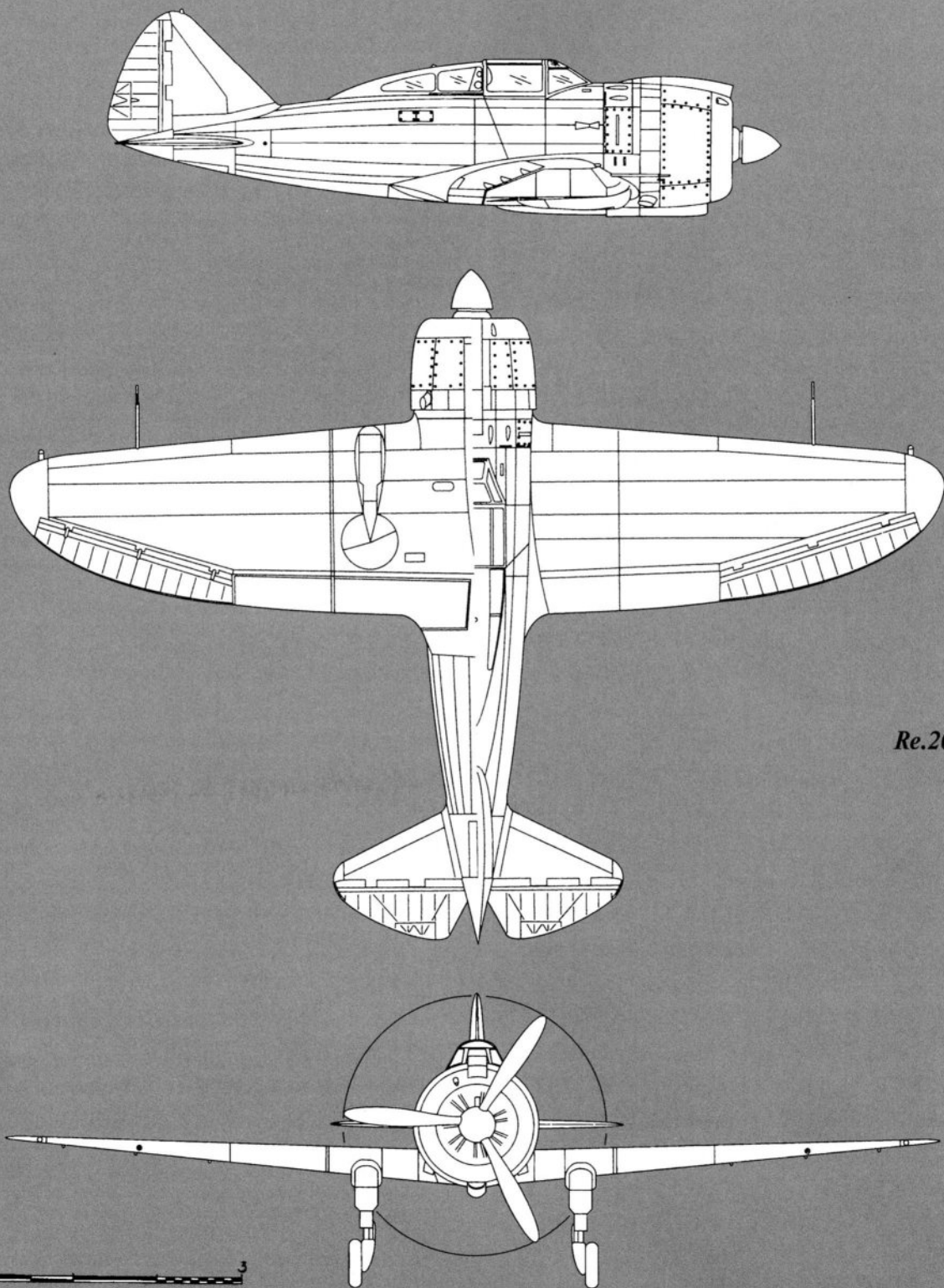
сплошные закрылки были щелевыми. Крыло состояло из пяти монтажных частей: центроплана с встроенными топливными баками и узлами навески шасси по бокам, двух консолей с узлами навески и проводкой управления элеронами и закрылками и двух законцовок. Оперение цельнометаллической конструкции имело металлическую обшивку киля и неподвижных частей стабилизатора и полотняную обшивку рулей. Все рули были снабжены триммерами, управляемыми в полете.

Стрелковое вооружение было представлено двумя синхронными пулеметами SAFAT калибра 12,7-мм с ленточным питанием, размещенными в фюзеляже над двигателем. Боезапас составлял 300 патронов на ствол. Прицел – типа «Сан Джоржио». Самолеты Re.2000 можно было оборудовать двумя бомбосбрасывателями с ручным или пневматическим управлением на центроплане. Под центроплан, на узлы подвески на первом и пятом лонжеронах, можно было повесить контейнер с 84 двухкилограммовыми противопехотными бомбами, сбрасываемыми поодиночке или сериями по четыре, восемь или шестнадцать штук. Re.2000 был оснащен кислородным оборудованием, радиостанцией В.30 и отсеком для фотокинопулемета.

В ходе сравнительных испытаний с конкурентами – G.50 и MC.200 – истребитель «Реджиане» показал превосходство в скорости и скороподъемности. Позже были проведены учебные бои с германским Bf 109E, в которых Re.2000 продемонстрировал гораздо лучшую маневренность. Но вместе с тем были и недостатки. Конструкторы применили на «Фалько I» 14-цилиндровый мотор воздушного охлаждения «Пьяджо» P.XI RC40, развивавший мощность порядка 1000 л.с., – существенно больше, чем установленный на G.50 и MC.200 мотор A.74 RC38. Но изделие «Пьяджо» было ещё недовершенным, работало с перебоями, а во время одного из испытательных полетов двигатель вообще «потерял» один цилиндр! Кроме того, вместо привычных складных топливных баков на Re.2000 применили необычные в то время интегральные топливные баки в центроплане. Такое решение исключало возможность протектирования баков, а значит, снижало

Летно-тактические характеристики самолета Re.2000

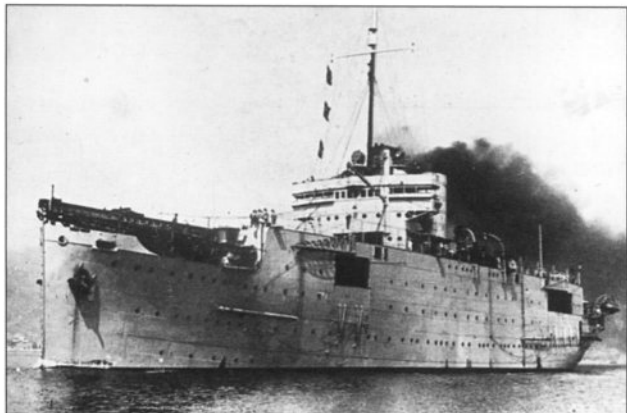
	Re.2000	Re.2000GA	«Хейя II»
Размах крыла, м		11,00	
Длина самолета, м		7,99	8,39
Высота самолета, м		3,20	
Площадь крыла, кв. м		20,40	
Масса, кг:			
пустого самолета	2080	2090	2070
взлетная	2550	2850	2520
Максимальная скорость, км/ч / на высоте, м	530	525/5000	535/6000
Время набора высоты 6000 м, мин, с	6'10"	7'45"	6'
Практический потолок, м	11200	10000	9200
Дальность полета, км	1100	2000	680



Re.2000



Вверху: запуск Re.2000 Catapultabile с авиатранспорта «Миралья» (фото внизу)



живучесть самолета. К тому же при полетных нагрузках некоторые заклепки крыла ослаблялись, что вело к утечкам топлива. Все это послужило причиной отказа Министерства авиации от массовых закупок Re.2000. Для «Реджиа Аэронаутика» построили лишь 26 таких самолетов.

В базовом исполнении выполнили пять Re.2000, которые вместе с прототипом (два других прототипа так и не были построены) передали для опытной эксплуатации в 74-ю эскадрилью 23-й отдельной группы. Для сопровождения транспортных самолетов, осуществлявших снабжение итальянских войск в Восточной Африке, заказали 12 истребителей Re.2000GA*. Такие машины получили более совершенные двигатели P.XIbis, а кроме 640-л бака в центроплане – ещё два дополнительных 170-л бака за кабиной пилота, что довело общий запас топлива до 980 л. В августе 1941 г. они поступили на вооружение 377-й отдельной эскадрильи, занимавшейся прикрытием конвоев в Средиземном море (Итальянская Восточная Африка была потеряна ещё в мае 1941 г.). В вариант Re.2000GA переделали и три из пяти ранее поставленных стандартных Re.2000.

Наиболее интересным вариантом Re.2000 стал самолет для применения с катапульт боевых кораблей – крейсеров и линкоров. Концептуально он походил на британские «катафайтеры» – то есть был приспособлен для старта с катапульты, но поплавок для посадки на воду не имел. Предполагалось, что такая машина после выполнения задания будет приземляться на береговом аэродроме. Вариант, обозначенный Re.2000 Catapultabile имел узлы крепления к челноку катапульты на нижней поверхности центроплана в месте перехода крыла в фюзеляж и еще два – на нижней части фюзеляжа.

В варианте Re.2000 Catapultabile в 1941–1942 гг. выполнили два прототипа (MM471 и MM485, при этом первый разбился на испытаниях, а второй был серьезно поврежден) и восемь серийных машин. Когда 9 сентября 1943 г., после капитуляции Италии, итальянский флот плыл на Мальту, два Re.2000 находилось на линкоре «Витторио Венето» и по одному – на «Рома» и «Италия». Соединение было атаковано бомбардировщиками Люфтваффе. Самолет «Ромы» пошел ко дну вместе с линкором, машина «Италии» была повреждена близким разрывом бомбы и сброшена за борт. Один из двух самолетов «Витторио Венето» был катапультирован, но разбился при посадке на береговом аэродроме. Единственная уцелевшая машина впоследствии была переоборудована в двухместную и эксплуатировалась в качестве курьерского самолета.

По заказу итальянского флота разрабатывался двухместный разведчик, получивший обозначение Re.2003. Прототип MM478 с двигателем P.XIbis RC40 оборудовали двумя аэрофотоаппаратами. Предполагалось построить 200 таких машин, но все так и ограничилось единственным прототипом – вместо серийных машин было заказано 198 истребителей Re.2002.

Как видим, в «Реджиа Аэронаутика» Re.2000 распространения не получил, хотя и стал основой для создания семейства удачных истребителей – Re.2001, Re.2002 и Re.2005. Гораздо более популярным он был на внешних рынках. О желании приобрести изделие «Реджиане» заявляли Испания (50 самолетов), Югосла-

* GA – Grande Autonomia, т.е. «большая автономность».

вия (50 самолетов + лицензия), Финляндия (100), Швеция (60). Но наиболее неожиданным покупателем едва не оказалась Великобритания. В декабре 1939 г. в Италию прибыла британская миссия, возглавляемая лордом Хардвиком (Hardwick), имевшая целью приобретение различной авиатехники. Английские заводы не могли обеспечить постройку истребителей с необходимым темпом, поэтому армия и подыскивала зарубежного поставщика. В поле зрения попал и Re.2000, облетанный британскими пилотами. По их мнению, самолет превосходил по своим летным качествам «Харрикейн». В конце января 1940 г. был выдан заказ на 300 машин типа Re.2000 – ими собирались вооружить эскадрильи Королевских ВВС на Среднем Востоке. Германское правительство, как ни странно, поначалу санкционировало эту сделку, но в апреле 1940 г. свое разрешение таки отозвало. Хардвик и Капрони попытались обойти этот запрет, налаживая поставки через подставную португальскую фирму, но вступление Италии в войну в июне 1940 г. сделало поставку итальянской авиатехники в Великобританию в принципе невозможными.

Более удачливыми оказались Швеция и Венгрия – им таки удалось получить Re.2000. Швеция в ноябре 1940 г. заказала 60 таких самолетов – это должно было компенсировать введенное США эмбарго, вследствие чего Швеция не смогла получить несколько сотен заказанных за океаном боевых машин. Итальянское же правительство, несмотря на то, что страна уже вступила в войну, пошло на эту сделку, поскольку остро нуждалось в стратегическом сырье – хrome и никеле, поставками которого расплачивалась Швеция. В ВВС Швеции Re.2000 получили обозначение J20 и номера 2301–2360. Поставки их начались в мае 1941 г. Самолетами вооружили флотилию F10. Интересно, что в Швеции эксплуатировались и американские прообразы «Фалько I» – истребители EP-1-106 (из США успело поступить 60 таких самолетов из 120 заказанных). Шведские пилоты считали Re.2000 гораздо лучшим, чем «американца». Но наземный персонал достаточно намучился с двигателями и синхронизаторами. Немало тревог доставляли и постоянные утечки масла, ведущие к возгораниям. До мая 1945 г. по различным причинам разбилось 16 J20, а ещё 18 получили повреждения.

В декабре 1939 г. 70 самолетов Re.2000 заказала Венгрия. Самолеты были приняты на вооружение ВВС этой страны под названием «Хейя I» (Heja – «Ястреб») и получили номера V401–470. От исходного образца они отличались лишь венгерской радиостанцией R13. Поставки начались в мае 1940 г., но, ввиду вступления Италии в войну, до конца года в Венгрию прибыло лишь шесть самолетов. До 21 июня 1941 г. было получено в общей сложности 48 машин, ещё девять поступили до конца 1941 г., а последние 13 самолетов прибыли уже в 1942 г. В конструкцию последних самолетов внесли изменения, продиктованные опытом их службы на Восточном фронте. В частности, была установлена 8-мм бронеспинка кресла пилота и дополнительный 100-л протектированный фюзеляжный топливный бак.

Венгрия также приобрела лицензию на постройку 200 самолетов Re.2000 на заводе MAVAG. Машины венгерского производства существенно отличались от «итальянцев» и получили название «Хейя II». Они комплектовались двигателями WMK-14B мощностью 1085 л.с. – лицензионным вариантом мотора французской фирмы

Старт Re.2000 Catapultabile линкора «Витторио Венето»



Шведский истребитель J20



«Гном-Рон», выпускавшимся фирмой «Манфред Вейсс». Эта же фирма поставляла и трехлопастные воздушные винты диаметром 3200 мм. Вместо пулеметов SAFAT устанавливали «Данувиа Гебауэр» GKM такого же калибра. С 25-го экземпляра вместо интегральных баков применяли комплект из 22 малых вкладных баков емкостью 20–25 л. каждый. В качестве прототипов использовали два первых «Хейя I», прошедших соответствующее переоборудование. Первый серийный «Хейя II» был облетан 30 октября 1942 г. До 11 октября 1944 г. сдали 183 самолета (V471–570, V605–687), ещё 4 или 5 готовых самолетов были уничтожены на аэродроме в связи с приближением советских войск. Три самолета в опытном порядке переоборудовали в пикирующие бомбардиров-

Венгерский истребитель Heja



щики. На двух из них установили подфюзеляжный узел для подвески 250-кг или 500-кг авиабомбы, подкрыльевые воздушные тормоза с электроприводом и бомбовый прицел. Третья машина получила два подкрыльевых держателя для 250-кг бомб.

ВВС Венгрии применяли «Хейя I» на Восточном фронте с августа 1941 г. до начала 1943 г. Машина показала себя слабо пригодной к эксплуатации на полевых аэродромах, что не помешало венгерским летчикам добиться ряда побед: так, Имре Панчель (Imre Pancel) 29, 30 и 31 октября 1941 г. сбил по одному Ил-2. Были и потери – именно на «Хейя I» 18 августа 1942 г. разбился сын регента Венгрии Иштван Хорти (Istvan Horthy). В последние месяцы фронтовой службы, зимой 1942/43 г., было потеряно 10 «Хейя I». А вот «Хейя II» на Восточный фронт вообще не попали – венгерские пилоты пересели на Bf 109. «Хейя II» использовались в учебных частях, а также в системе ПВО Венгрии.

«Бреда» Ba.65

В начале 30-х гг. прошлого века итальянский авиатор полковник Амадео Мечоцци (Amadeo Mecozi) разработал концепцию самолета-штурмовика, предназначенного для нанесения ударов по вражеским целям на удалении до 300 км за линией фронта. Такая машина должна была также иметь хорошие скоростные и маневренные характеристики, дабы в случае необходимости отбиваться от вражеских истребителей – предполагалось, что, благодаря этому, штурмовики смогут действовать без истребительного прикрытия. Практическая отработка концепции Мечоцци осуществлялась на самолетах «Капрони» AP.1 и «Бреда» Ba.64, появившихся в 1933–1934 гг. Оба этих типа были довольно современными по внешнему виду монопланами (Ba.64 имел даже убирающееся шасси), но вот скоростные их характеристики признали недостаточными на перспективу (оба типа развивали скорость порядка 350 км/ч). Поэтому ни AP.1, ни Ba.64 не строились в сколь-нибудь больших количествах, а на повестку дня встал вопрос о более совершенном многоцелевом боевом самолете. Требования предусматривали создание двухместного боевого самолета с неподвижным наступательным стрелковым вооружением и оборонительной турельной установкой, способного применяться в качестве скоростного бомбардировщика, а без стрелка-наблюдателя – и в качестве одноместного истребителя.



Конструкторский коллектив фирмы «Бреда» решил идти эволюционным путем, внося необходимые изменения в считавшийся довольно удачным проект Ba.64. Разработку возглавили те же конструкторы, которые проектировали Ba.64 – Антонио Парано (Antonio Parano) и Джузеппе Панцери (Giuseppe Pantseri). Первым делом требовалось повысить энерговооруженность самолета, попросту – установить более мощный двигатель. Применявшийся на Ba.64 мотор «Альфа-Ромео» AR.125 RC35 развивал 650 л.с., для нового же самолета требовалось, по крайней мере, на 250 «лошадей» больше. Не найдя подходящего мотора среди предложений итальянских фирм, конструкторы «Бреды» остановили свой выбор на французском 14-цилиндровом двигателе воздушного охлаждения «Гном-Рон» GR 14K мощностью 880 л.с. Именно такую силовую установку применили на прототипе нового самолета, получившего обозначение Ba.65 и военный регистрационный номер MM325. Прототип впервые поднялся в воздух в сентябре 1935 г., пилотируемый шеф-пилотом «Бреды» Амброджио Колombo (Ambrogio Colombo), а уже 27 октября, после короткой программы заводских испытаний, MM325 передали военным. Самолет перегнали из Милана на римский аэродром Гуидония, причем уже в этом полете Ba.65 показал выдающиеся характеристики, пройдя дистанцию со средней скоростью 412 км/ч.

В ходе военных испытаний, ввиду показанных самолетом хороших скоростных характеристик, в первую очередь ставилась задача определить возможности Ba.65 в качестве истребителя. В Гуидонии провели серию учебных боев Ba.65 с истребителем-бипланом CR.32, результат которых оказался вполне предсказуемым: хотя Ba.65 существенно превосходил «Фиата» в скорости, в схватке на виражах биплан показал свое преимущество. В итоге сделали вывод о целесообразности применения нового изделия «Бреда» в качестве истребителя-перехватчика для перехвата скоростных неманевренных целей. Позже, когда решался вопрос об отправке Ba.65 в Испанию, их функциональные обязанности были определены как «анти-Мартин-бомбер», т.е. самолет для перехвата бомбардировщиков СБ.

Испытания показали и негативную черту «Бреды» – его плохую управляемость. И если с этим качеством можно было мириться, пока Ba.65 пилотировали опытные испытатели, то, когда самолет попал в руки строевых летчиков, это привело к нескольким серьезным авариям и катастрофам. И всякий раз комиссии, расследовавшие летные происшествия, указывали на отвратительную управляемость самолета. Фирме даже пришлось командировать в строевые части своих пилотов-испытателей, дабы те на практике обучили строевых летчиков «правильному» и безопасному пилотированию Ba.65.

Тем не менее результаты испытаний были признаны вполне приемлемыми, и «Бреда» получила заказ на серийное производство. Одновременно было высказано пожелание заменить примененную на прототипе турель M1 более совершенной – с большими углами обстрела, повысить надежность работы механизма уборки-выпуска шасси, а главное – установить ещё более мощный мотор. Но первые серии Ba.65 комплектовались теми же моторами «Гном-Рон», произведенным по лицензии фирмой «Изотта-Фраскини» под обозначением K14.

Ba.65 представлял собой одномоторный свободнонесущий моноплан цельнометаллической конструкции с



Ва.65, 1941 г.

убирающимся шасси. Крыло состоит из центроплана, выполненного заодно с фюзеляжем, и отъемных консолей трапецевидной в плане формы. Набор крыла представляет собой ферменную конструкцию, состоящую из двух лонжеронов, соединенных трубчатыми раскосами. Обшивка крыла дюралевая, за исключением полотняной обшивки задней кромки.

Фюзеляж также ферменной конструкции, в передней части (до задней кромки кабины экипажа) обшит дюралевыми листами, дальше в хвост – полотном. Моторам трубчатой конструкции крепится к фюзеляжу в четырех точках. Пилотская кабина находится над передней кромкой крыла и обеспечивает хороший обзор. Кабина стрелка-наблюдателя на двухместных машинах находится за крылом. Общение членов экипажа обеспечивается посредством переговорной трубки. Бортовое оборудование включает электросистему, питаемую от генератора с приводом от двигателя, кислородную систему, огнетушитель. На самолете зарезервировано место для монтажа радиостанции и аэрофотоаппарата, но устанавливалось это оборудование далеко не всегда.

Хвостовое оперение состоит из киля и стабилизатора, укрепленного подкосами. Обшивка – в основном полотняная.

Вооружение состоит из четырех крыльевых пулеметов «Бреда-САФАТ» – двух 12,7-мм (боекомплект по 350 патронов на ствол) и двух 7,7-мм (500 патронов на ствол). Двухместные машины имеют оборонительный пулемет калибра 7,7 мм в кабине стрелка-наблюдателя, установленный на компактной убирающейся турели либо на экранированной турели типа «Бреда L». Бомбовое вооружение размещается в бомбоотсеке, рассчитанном на вертикальную подвеску четырех 50-кг либо 100-кг бомб. Вместо крупнокалиберных бомб можно установить четыре кассеты, вмещающие в общей сложности 168 2-кг осколочных бомб.

К середине 1936 г. штурмовая авиация «Реджиа Аэро-наутика» была сведена в 5-ю авиационную бригаду, объединявшую два stormo – 5-й и 50-й. В общей сложности в них насчитывалось 12 эскадрилий, вооруженных самолетами AP.1 и Ва.64, причем их укомплектованность была гораздо ниже штатной. В июне 1936 г. одна из этих эскадрилий – 160-я – получила первый Ва.65. Летный состав штурмовых частей поначалу с энтузиазмом принял новый самолет, но после более близкого знакомства с «норовистым» монопланом энтузиазма поубавилось. Интересно, что итальянские источники отмечают ещё одну характерную причину высокой аварийности Ва.65 (помимо плохой управляемости): личный состав штурмовых авиачастей в значительной степени составляли молодые самоуверенные пилоты, возмнившие себя «асами», отнюдь не склонные внимательно прислушиваться к советам инструкторов и старших коллег. Словом, избежать ещё более значительных потерь среди летного состава позволил лишь очень невысокий темп производства. К концу 1937 г. – т.е. спустя полтора года после принятия на вооружение – в штурмовой авиации насчитывалось всего два десятка Ва.65 (примерно столько же было и старых Ва.64). А в следующем, 1938 г., штурмовая авиация начала получать Ва.65 новой модификации с 18-цилиндровыми моторами «Фиат» А.80 мощностью 1000 л.с. Самолеты же с «Гном-Ронами» передали 2-му истребительному stormo, пилоты которого были отнюдь не в восторге от свалившихся им на голову аэропланов, овеянных недоброй славой.

Поставки Ва.65 с моторами А.80 велись сравнительно высоким темпом, и 8 мая 1938 г. 50-й полк смог выставить уже 18 таких машин, участвовавших в показательных полетах на аэродроме Фурбара. На этих учениях, приуроченных к визиту Гитлера, кроме высокого зару-

Летно-тактические характеристики самолета Ва.65

	1-местный с мотором K14	2-местный с мотором K14	1-местный с мотором A.80
Размах крыла, м		12,10	11,90
Длина самолета, м		9,53	9,89
Высота самолета, м		2,95	
Площадь крыла, кв. м		23,50	
Масса, кг:			
пустого самолета	2215		2500
взлетная	2765	3315	3150
Максимальная скорость на уровне моря, км/ч	357	347	430
Практический потолок, м			6300
Дальность полета, км	515		545

бежного гостя присутствовали также Бенито Муссолини и король Италии. 18 Ва.65 совместно с семеркой AP.1 продемонстрировали штурмовой налет с применением стрелкового оружия и малокалиберных бомб.

В июле 1938 г. штурмовые полки, дислоцированные ранее в окрестностях Рима, перевели на север Италии, поближе к предполагавшемуся району боевого применения – в воздухе уже пахло войной... Теперь базой 5-го полка стал аэродром Лонате Поццоло, а 50-го – новая авиабаза в Тревизо. Но боевая ценность Ва.65 оставалась низкой, а аварийность – высокой. После того, как в течение полугода в катастрофах на этих самолетах погибло восемь пилотов, в октябре 1938 г. все полеты на Ва.65 были запрещены. Запрет сняли лишь в конце января 1939 г. Вследствие этого, по итогам 1938 г. штурмовые части были признаны ограниченно боеготовыми. Неудовлетворительные эксплуатационные качества Ва.65 вынудили военных приостановить приемку этих самолетов, и 33 штурмовика оставались на заводе. Таким образом, карьера Ва.65, не успев ещё толком начаться, катилась к закату. В 1939 г. на вооружение штурмовых авиачастей начали поступать двухмоторные самолеты Ва.88 «Линце». И хотя в дальнейшем эти машины показали себя такими же неудачными, как и предшественники, ими начали перевооружать 5-й авиаполк. 50-й же полк в начале 1939 г. был передислоцирован в Ливию на аэродром Бенгази. Передислокация сорвала начавший было возвращаться в нормальное русло тренировочный процесс. К тому же, в условиях Северной Африки не лучшим образом показали себя моторы A.80 – спроектированные для бомбардировщиков, на штурмовиках, действующих на низких высотах, они поддавались воздействию пыли и быстро выходили из строя. Штурмовиков снова начали преследовать летные происшествия, следствие чего стал приказ маршала Бальбо о снятии Ва.65 с вооружения. В преддверии войны 50-й авиаполк оказался практически без боевых самолетов. Как видим, Ва.65 оказался на редкость «небезучим» самолетом. Тем не менее, он так участвовал в боях. И первым боевым эпизодом в его карьере – как и в карьере множества других самолетов, созданных в 30-е гг. – стала война в Испании.

Общий объем поставок Ва.65 для «Реджиа Аэронаутика» составил 218 единиц, в т.ч. 81 самолет с моторами K14 и 137 – с двигателями A80. Из числа последних 80 самолетов поставила «Бреда», а ещё 57 единиц собрала по лицензии фирма «Капрони-Виццоло». Последние самолеты были выпущены в июле 1939 г. 23 самолета (17 с моторами K14 и шесть с A.80) начиная с апреля 1937 г. были доставлены в Испанию. Здесь на низ летала 65-

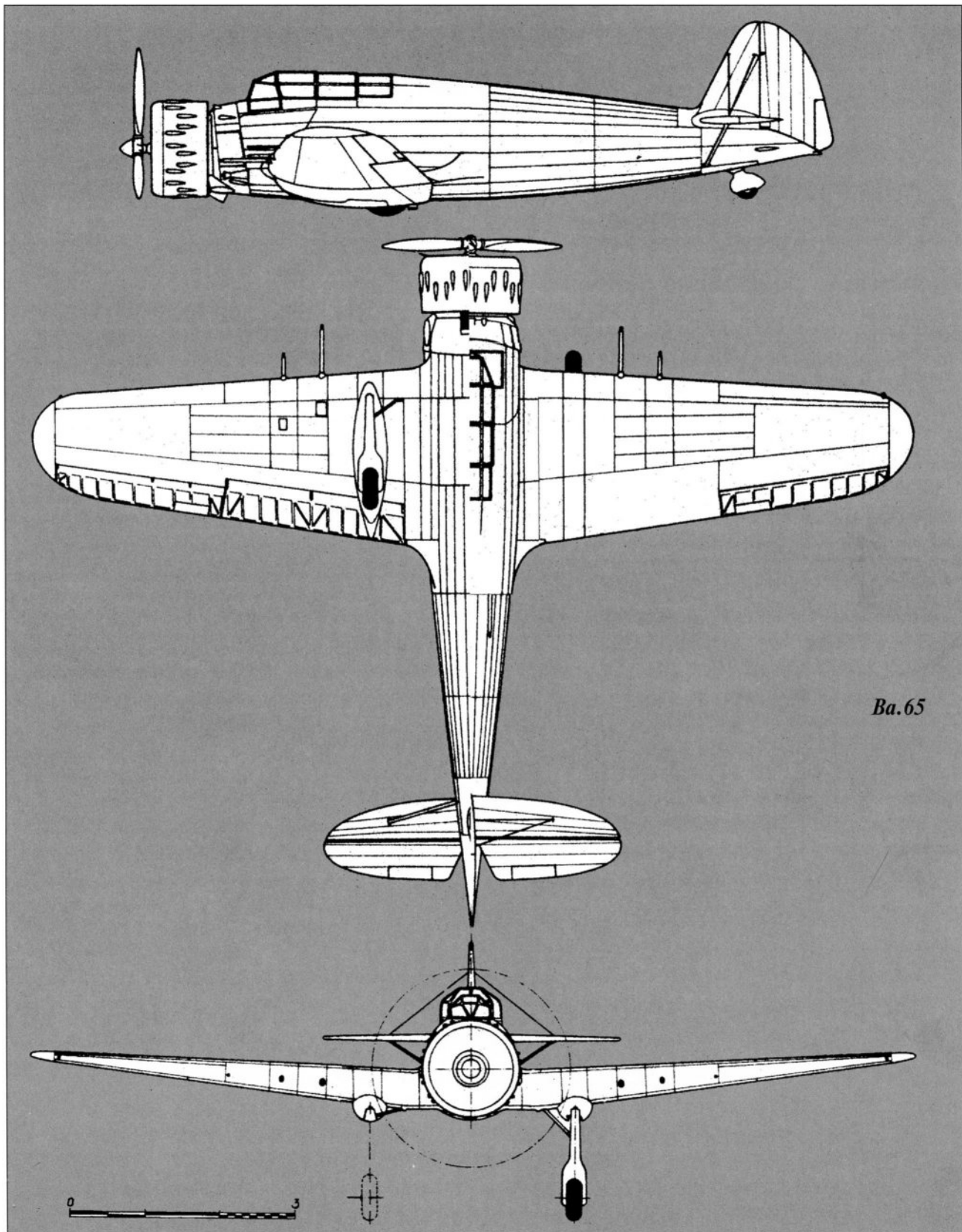
я эскадрилья. Попытки применить Ва.65 в качестве истребителя оказались неудачными – на их счету был всего один сбитый СБ. А вот штурмовиками они оказались неплохими. К моменту завершения боевых действий в строю находилось 11 самолетов, которые были переданы франкистским ВВС. Из дюжины потерянных самолетов лишь три приходилось на боевые потери. В 1940 г. «Реджиа Аэронаутика» использовала Ва.65 в двух эскадрильях 50-го штурмового сормо в Северной Африке.

Ва.65 довольно широко экспортировался. Так, в 1937 г. 15 таких самолетов с моторами A.80 получил Ирак. Ими вооружили 5-ю эскадрилью. Весной 1941 г. личный состав 5-й эскадрильи приняли участие в мятеже Рашида Али. Штурмовики осуществили несколько вылетов против британских войск, понеся тяжелые потери – в 5-й эскадрилье осталось лишь два Ва.65. Никаких сведений о дальнейшей судьбе этих самолетов не обнаружено.

Следующим покупателем самолетов «Бреда» стало Чили, заказавшее летом 1937 г. 20 Ва.65 – 17 в одноместном истребительном варианте и три двухместных учебно-боевых машины. Чилийские машины комплектовались моторами «Пьяджо» P.XI. Этот 14-цилиндровый двигатель развивал мощность 1000 л.с. – такую же, как и A80, но при этом весил на центнер меньше. Другим отличием от итальянского оригинала стала замена двух 12,7-мм пулеметов «Бреда-САФАТ» пулеметами «Мадсен» такого же калибра.

Партия Ва.65, заказанных Чили, прибыла к месту назначения морским путем 14 декабря 1938 г. Самолетами вооружили 4-ю авиагруппу (авиабаза Эль-Боске). Но карьера «Бред» в чилийских ВВС оказалась короткой. Освоение самолетов сопровождалось целым рядом аварий и двумя катастрофами, вызвавшими лавину критики в прессе. И хотя причиной большинства инцидентов был низкий уровень подготовки пилотов, руководство ВВС, стремясь отвести от себя обвинения в неправильной организации летной подготовки, «перевело стрелки» на фирму-производителя, заявив, что она-де продала негодные самолеты. В итоге Ва.65 летали в составе 4-й авиагруппы до конца 1941 г., а затем ещё до 1946 г. официально числились в её составе, но в воздух не поднимались.

Третий иностранный эксплуатант Ва.65 – ВВС Португалии – подошел к освоению новых штурмовиков довольно продуманно. Заказав в 1937 г. десять самолетов с моторами A80, командование ВВС решило не мучиться с освоением самолета дома, а отрядило группу пилотов в Италию. Португальские летчики на базе 5-го авиаполка «Реджиа Аэронаутика» освоили не только технику пилотирования Ва.65, но и прошли курс боевого приме-



нения. В Португалии «Бредами» вооружили группу дневных бомбардировщиков на авиабазе Синтра, но и в этой стране они долго не прослужили. Виною тому стала природа – ураган, налетевший на Синтру 15 февраля 1941 г., обрушил перекрытие ангара группы дневных бомбардировщиков. В итоге, ни один Ва.65 восстановлению уже не подлежал...

Шанс получить на вооружение Ва.65 имел и Китай – причем интерес к этому самолету китайские военные проявили раньше представителей других стран. Ещё в 1935 г. было подписано соглашение о создании совместной компании SINAW (Sino-Italian National Aircraft Work) для производства на заводе в Наньчане самолетов итальян-

нской разработки. Первым выбранным для реализации проектом стала сборка 30 Ва.65. По настоянию китайской стороны на них следовало установить американские двигатели «Твин Уосп» фирмы «Пратт энд Уитни». Но начало работ задерживалось – итальянская сторона всячески отставала – сохранение моторов итальянского производства – сначала К14, а затем – А80. В итоге сборка Ва.65 так и не началась до 20 октября 1937 г., когда японская авиация совершила налет на завод в Наньчане. И хотя предприятие получило лишь минимальные повреждения, итальянское правительство поспешило отозвать на родину всех своих специалистов. Таким образом, была поставлена точка в затянувшейся истории с «китайскими» Ва.65.

Поколение, рожденное войной

Итальянская истребительная авиация вступила во Вторую мировую войну, располагая пятью типами истребителей, причем четыре из них строились в то время серийно (правда, Re.2000 почти исключительно на экспорт). И, несмотря на такое разнообразие, итальянские истребители существенно уступали германским и, что ещё более неприятно, истребителям своего главного противника, Великобритании. Как видим, здесь диалектика не сработала – количество не перешло в качество. Одной из основных причин отставания было отсутствие в производстве достаточно мощных авиамоторов – устанавливавшийся на трех из четырех типов строящихся истребителей двигатель «Фиат» А.74 RC38 развивал всего 840–870 л.с., в то время как на истребителях других ведущих государств уже стояли двигатели мощностью свыше 1000 л.с. Другим слабым местом итальянских истребителей было вооружение, в стандартном варианте представленное всего парой пулеметов, хотя и крупнокалиберных. Дальнейшее совершенствование этих самолетов шло именно по направлению устранения этих недостатков: установки более мощных двигателей и усиления вооружения. В обеих областях пришлось полагаться на помощь союзника – на итальянских самолетах появились германские двигатели и авиапушки. При этом усилия авиапромышленности не удалось сконцентрировать. Все три основных разработчика истребителей – «Фиат», «Макки» и «Реджиане» – продолжали совершенствовать каждый свою линейку самолетов, создав три варианта истребителей под двигатель DB 601. Правда, из них в серию пошли лишь MC.202 и Re.2001, а «Фиат» G.50V так и остался на стадии прототипа. Но как бы в качестве компенсации в серию внедрили ещё и Re.2002 с новым итальянским мотором воздушного охлаждения. В итоге «Реджиа Аэронаутика» продолжала страдать от многотипности, а потенциал промышленности расходовался образом, далеким от идеала.

«Макки» MC.202

Марио Кастольди четко видел пути совершенствования своего, без сомнения удачного, истребителя MC.200: машине крайне необходим был более мощный двигатель, который позволил бы реализовать заложенный в ней потенциал. Попытка установить мотор воздушного охлаждения А.76, как мы уже отмечали, провалилась по причине недоведенности мотора. Альтернатива – мотор жидкостного охлаждения А.38, раз-

работки того же «Фиата» – вообще не был доведен до кондиций, допускающих установку на самолет*. В такой ситуации реальным шансом стала покупка в начале 1940 г. в Германии двигателя жидкостного охлаждения DB 601А мощностью 1175 л.с. – вполне отработанной конструкции, устанавливавшейся, в частности, на «Мессершмитте» Bf 109. Из шести приобретенных экземпляров два выделили для «Макки», и Кастольди быстро адаптировал планер MC.200 под немецкий мотор. При этом крыло, оперение и шасси остались прежними. Правда, опытный самолет получил убираемую хвостовую стойку шасси, но в серии она осталась неубираемой. Разработали совершенно новый фюзеляж с закрытой кабиной, средняя часть которой откидывалась вправо, как на Bf 109.

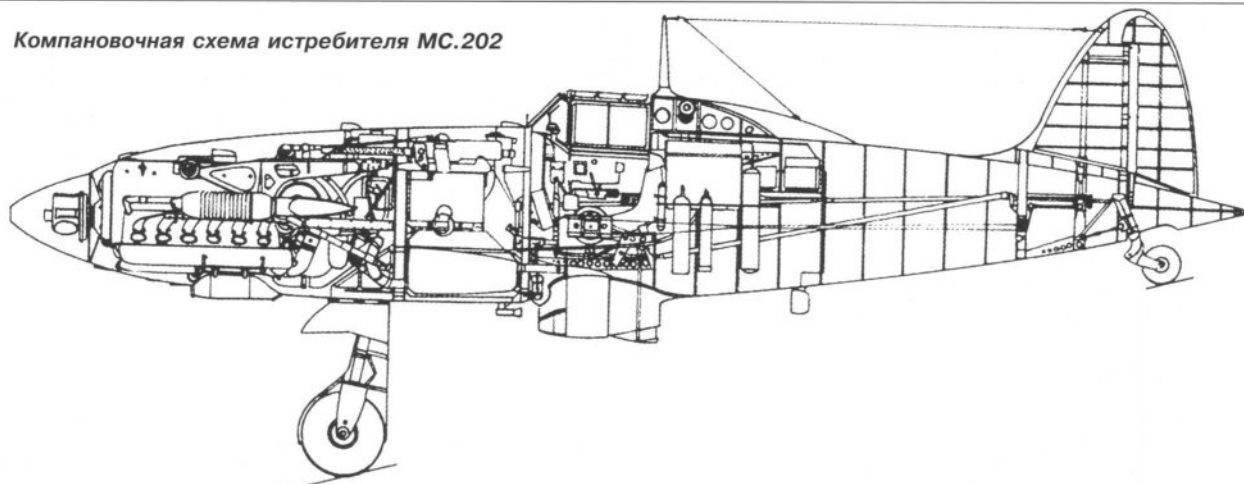
Прототип самолета, получившего обозначение MC.202** (MM445), вышел на испытания 10 августа 1940 г. Впервые его поднял в воздух Гуидо Карестиато (Guido Carestiatto). Самолет показал существенный прирост летных данных по сравнению с MC.200: скорость возросла на добрых 90 км/ч (до 596 км/ч), увеличилась и скороподъемность (на 6000 м самолет забирался за 6 мин 26 с – на целую минуту быстрее, чем MC.200). Поэтому «Макки» сразу же получила контракт на серийное производство MC.202, получившего ещё и название «Фольгоре» (Folgore – «Молния»). Заказы выдали и другим предприятиям, строившим MC.200, – «Бреда» и «САИ-Амброзини».

MC.202 был цельнометаллическим истребителем-перехватчиком, сперва вооруженным двумя синхронизированными 12,7-мм пулеметами (360 патронов на ствол), размещенными под капотом двигателя. Этот хронологический недостаток вооружения, характерный для итальянских истребителей, был слегка компенсирован на серийных самолетах, начиная с 6-й серии (с мая 1942 г.) получивших два дополнительных крыльевых 7,7-мм пулемета (боекомплект 500 патронов на ствол).

* Двигатель А.38 – 16-цилиндровый V-образный, проектировался на основе технологий, применяемых для моторов рекордных самолетов. Мотор приводил в действие два соосных двухлопастных винта противоположного вращения и оборудовался двухступенчатым турбокомпрессором. Вместо расчетной мощности 2000 л.с. мотор А.38 смог едва развить 1200 л.с.

** Напомним, что внутрифирменное обозначение самолетов Кастольди состояло лишь из литеры «С» и номера, а обозначение «МС» присваивалось Министерством авиации. Но во избежание путаницы мы будем придерживаться именно последнего варианта написания.

Компановочная схема истребителя МС.202

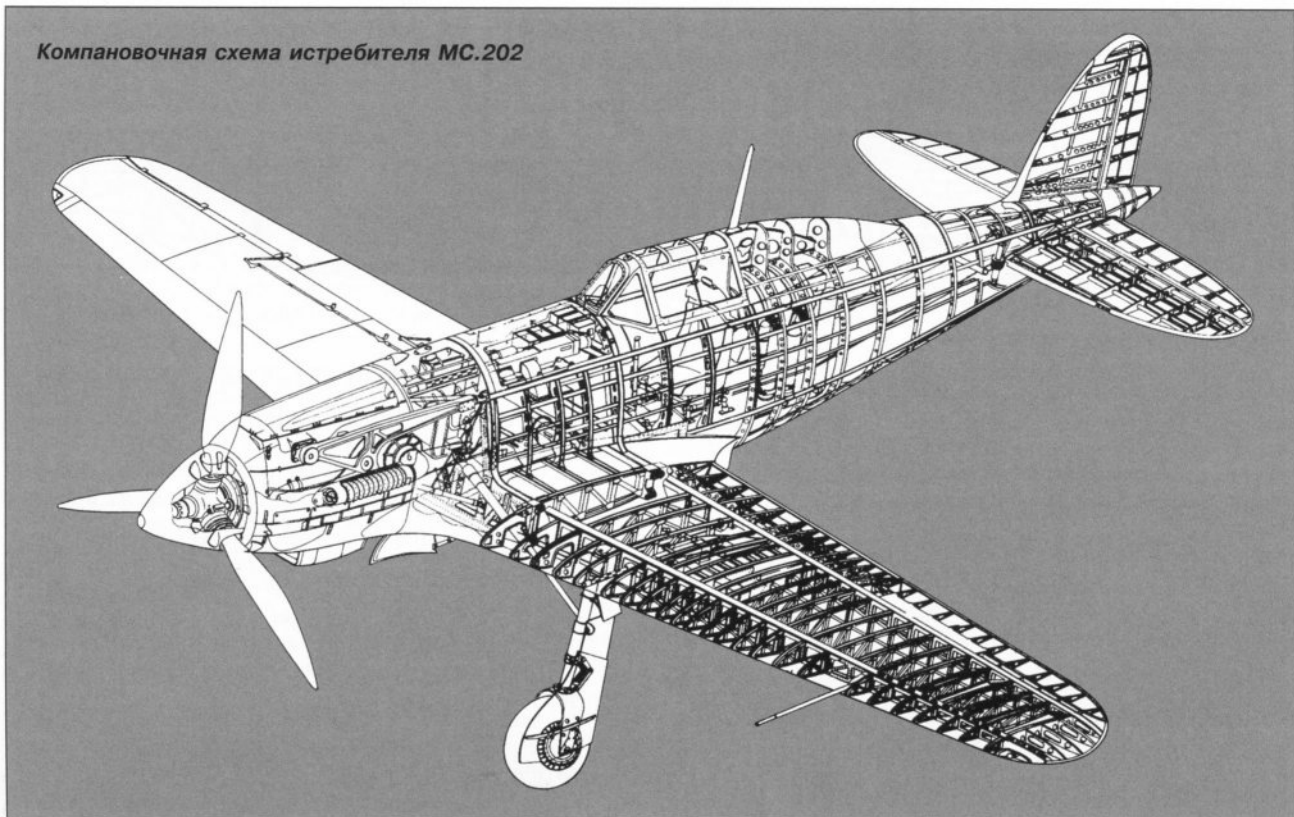


Новый истребитель был аэродинамически чистым и имел хорошо сбалансированные пропорции. Его прочная конструкция отличалась гладкой клепкой на всех поверхностях и тщательным вниманием к зализыванию всех деталей в попытке снизить паразитное сопротивление. Конструкция фюзеляжа была полумонококовой, включая четыре дюралевых балки с овальными шпангоутами и стрингерами, составлявшими очень прочную конструкцию. Стальная трубчатая моторама, стоявшая на машинах первой серии, вскоре была заменена двумя рационально спроектированными кронштейнами. Центроплан собирался заодно с фюзеляжем и нес стыковочные узлы консолей и основной топливный бак. Крыло было двухлонжеронным. Имелись металлические закрылки щелевого типа, а элероны с металлической рамой и полотняной обшивкой были статически и динамически сбалансированы. Не-

подвижные поверхности хвостового оперения были цельнометаллическими, тогда как рули имели полотняную обшивку. Угол установки стабилизатора мог регулироваться в полете. Чтобы компенсировать реактивный момент от винта, левая консоль крыла, имевшая тот же профиль и хорду в корне, как и правая, имела несколько увеличенный размах и меньшую хорду на законцовке. Складывающееся вдоль по размаху к оси самолета шасси имело гидропривод и маслопневматические амортизаторы на основных стойках. Хвостовое колесо, убираемое только у прототипа, на серийных самолетах не убиралось и частично закрывалось специальным обтекателем.

Состав бортового оборудования по сравнению с МС.202 был расширен за счет введения радиополукомпаса. Топливная система состояла из основного бака в центроплане емкостью 243 л, двух 41-л баков в





корневых частях консолей крыла и 82-л фюзеляжного бака, расположенного за пилотской кабиной. Все баки были протектированы.

Первые серийные МС.202 были выпущены «Макки» в мае 1941 г., когда прототип ещё проходил официальные испытания. В июле 1941 г. выпуск «Фольгоре» начался «Бреда», а в мае 1942-го – «САИ-Амброзини». Но существенной проблемой, тормозившей производство новых истребителей, был «моторный голод». Фирма «Альфа-Ромео» наладила лицензионное производство DB 601A под обозначением RA.1000 RC41-1 «Монсон» лишь в июне 1941 г., а темп производства не превышал 50 моторов в месяц. При этом, кроме МС.202, такими силовыми установками комплектовались и истребители Ре.2001. Немного исправила ситуацию закупка 419 двигателей непосредственно в Германии. Но все равно «Фольгоре» не смог полностью вытеснить «Саетту» со сборочных линий: МС.200 продолжал выпускаться параллельно с МС.202.

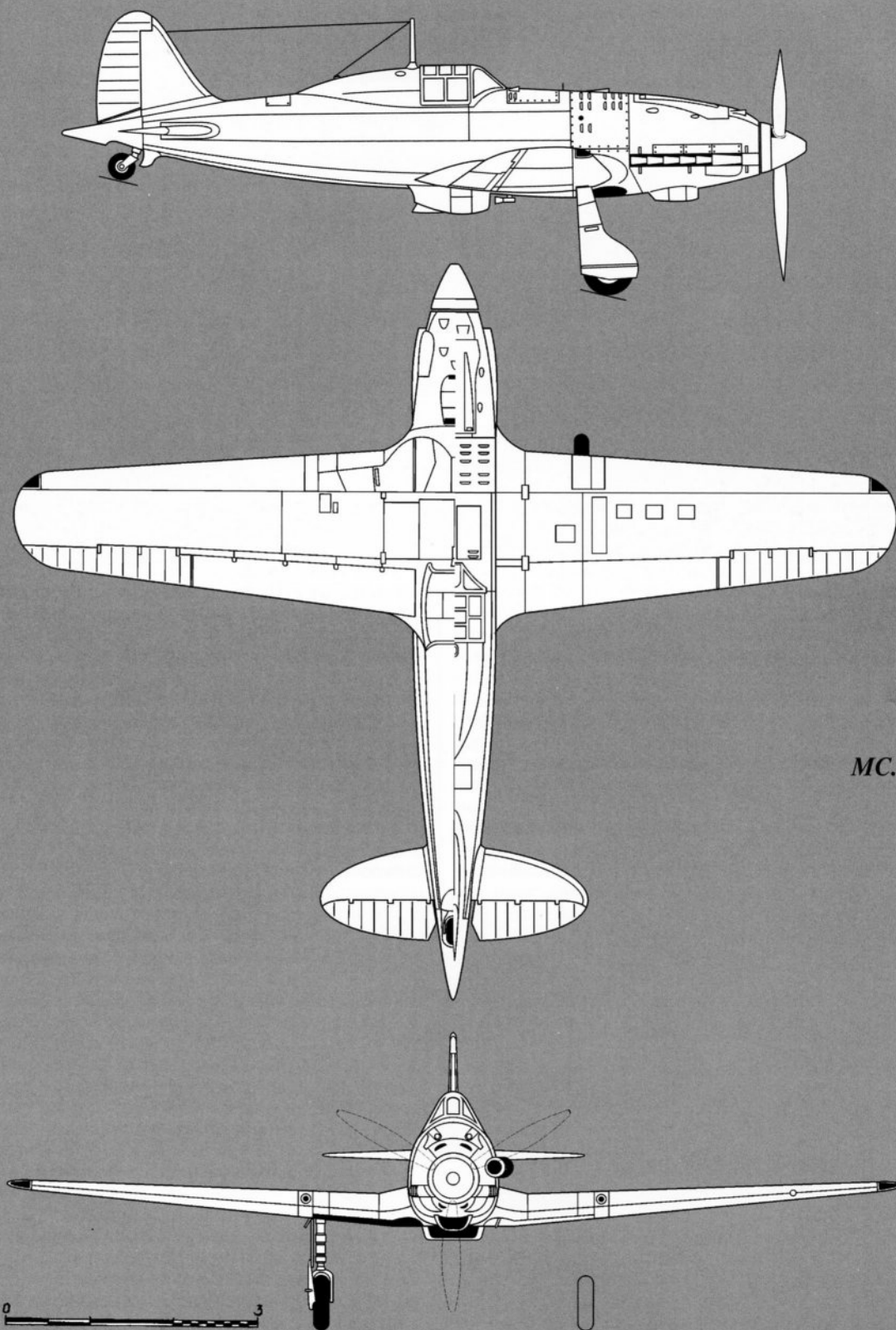
МС.202 III серии выпуска (М.М.7806) на заводском аэродроме



Летно-тактические характеристики самолета МС.202

Размах крыла, м	10,58
Длина самолета, м	8,85
Высота самолета, м	3,04
Площадь крыла, кв. м	16,80
Масса, кг:	
пустого самолета	2350
взлетная	2930
Максимальная скорость, км/ч на высоте 5600 м	599
Время набора высоты 3000 м, мин, с	2'28"
Практический потолок, м	11500
Дальность полета, км	765

В общей сложности до сентября 1943 г. было построено 1044 самолета МС.202, из них 390 (включая прототип) выпустила фирма «Макки», 588 – «Бреда» и 67 – «САИ Амброзини». Большинство выпущенных самолетов комплектовались пылефильтром, необходимым для условий Северной Африки. Такие машины обозначались МС.202АС. Некоторое количество самолетов поздних серий было выполнено в варианте истребителя-бомбардировщика МС.202СВ с двумя подкрыльевыми узлами подвески для бомб калибром до 150 кг либо подвесных топливных баков (100-л или 150-л). Один самолет, обозначенный МС.202ЕС (ММ91974), в опытный порядок оборудовали подкрыльевыми контейнерами с германскими 20-мм пушками MG 151/20. Проведенные испытания показали, что летные характеристики самолета резко ухудшились, и в серию такую модификацию не внедряли. На другом



MC.202



Macchi C.202d III серии (MM 7768) с модернизированным радиатором

экземпляре (MM7768) попробовали перенести радиатор из-под центроплана непосредственно под двигатель. Хотя этот вариант даже получил обозначение MC.202D, в серию он тоже не внедрялся. Семь самолетов переоборудовали в разведчики путем простой установки аэрофотоаппаратов при сохранении исходного состава вооружения.

Первой на MC.202 осенью 1941 г. пересела 9-я группа 4-го stormo, вслед за ней «Фольгоре» получили 17-я (1-й stormo) и 8-я (2-й stormo) группы. В следующем году MC.202 стал наиболее активно используемым типом истребителя «Реджиа Аэронаутика» — на его долю пришлось 30% из 23 355 боевых вылетов, совершенных этим родом авиации в 1942 г. Несмотря на продолжавшуюся войну, «Фольгоре» едва не попал на экспорт — весной 1943 г. самолетом заинтересовалась нейтральная Швейцария. Был даже подписан контракт на поставку двух MC.202 с перспективой закупки ещё 18 машин. Но после капитуляции Италии уже готовые самолеты швейцарского заказа были конфискованы германскими властями и впоследствии переданы ВВС Итальянской социальной республики. Помимо этого марионеточного государства, MC.202 использовались и самими Люфтваффе — в качестве учебных. Некоторые работы упоминают о передаче Германией шести «Фольгоре» ВВС Хорватии, но никакие подробности об их боевом применении неизвестны. В послевоенный период ВВС Италии эксплуатировали в общей сложности 32 MC.202. До середины 1946 г. они служили в боевой части — 5-м stormo, а затем были переданы в авиашколу в Лечче, где летали до июля 1947 г.

«Реджиане» Re.2001 и Re.2002

Так же как и инженеры «Макки», конструкторы «Реджиане» искали пути улучшения летных характеристик своего истребителя. При этом работы не ограничивались адаптацией конструкции Re.2000 под двигатель DB 601A (RA.1000 RC41-1). Помимо такого варианта, получившего обозначение Re.2001, велась и разработка модификации Re.2002, оборудованной новым

мотором воздушного охлаждения «Пьяджо» XIX RC45 «Турбине В».

Заказ на постройку прототипа самолета, оборудованного двигателем DB 601A, фирма «Реджиане» получила 20 июля 1939 г. — спустя неполные два месяца после первого полета Re.2000. В начале 1940 г., когда велась постройка первого прототипа Re.2001 (MM409), была заказана и вторая машина, отличавшаяся от первой упрощенным трехлонжеронным крылом (вместо пятилонжеронного) и протектированными топливными баками. Кроме того, усилили вооружение за счет установки в крыле двух 7,7-мм пулеметов. Летные испытания MM409 начались в третьей декаде июня 1940 г. — точная дата неизвестна, даже итальянские источники называют период «между 22 и 24 июня». Но нет сомнения в том, кто первым поднял Re.2001 в воздух — это был Марио Де Бернарди. Самолет показал неплохие летные данные, развив скорость 563 км/ч на высоте 5000 м. 31 октября 1940 г. были выданы крупные заказы на серийное производство Re.2001: 200 самолетов должна была построить фирма «Реджиане» (помимо «нулевой» серии из десяти экземпляров), 200 — «Бреда» и по 100 — заводы концерна «Капрони» в Талиедо и Предаппио. Но это «планов громадьё» разбилось о «прозу жизни»: из-за нехватки двигателей в следующем году заказы фирме «Бреда» и заводу в Талиедо были отменены, контракт с «Реджиане» сократили вдвое, а с заводом в Предаппио вообще в 10 раз — до десяти самолетов.

Серийные Re.2001 имели цельнометаллическую конструкцию. Фюзеляж — полумонокок — был изготовлен из дюралюминия. На верхней части четвертого и пятого шпангоутов крепился пилон, предохраняющий пилота при капотировании. В передней части этой конструкции крепилась броневая плита. Фонарь кабины пилота состоял из козырька и откидывающейся вправо средней части, имеющей сдвижные стекла. Регулируемое по горизонтали и вертикали кресло пилота снабжалось бронеспинкой.

Дюралевое крыло эллиптической формы в плане было конструктивно сходно с крылом Re.2000. Оно состояло из пяти монтажных частей: трехлонжеронного центроплана, включавшего топливные баки, узлы навески шасси и ниши шасси; двух консолей, несущих между третьим и четвертым лонжеронами и между шестой и восьмой нервюрами радиаторы охлаждения и имевших узлы навески элеронов и закрылков; двух законцовок с аэронавигационными огнями. Элероны имели дюралевый каркас и полотняную обшивку. Элерон на левой консоли имел устанавливаемый на земле триммер. Закрылки располагались по задней кромке крыла и нижней части центроплана по всему размаху между элеронами. Управлялись электрически с возможностью аварийного ручного управления. Цельнометаллическое оперение имело полотняную обшивку рулей. Рули были снабжены управляемыми в полете триммерами.

Основные стойки шасси при уборке поворачивались на 90 градусов, а затем плоско укладывались в крыло. Стойку шасси с механизмом уборки прикрывал обтекатель, колесо в убранном положении закрывалось щитком. Хвостовое колесо — неубирающееся.

Вооружение состояло из двух пулеметов SAFAT калибром 12,7 мм, размещенных над двигателем и

Первый прототип Re.2001 (MM 409)



снабженных синхронизаторами, и двух пулеметов калибра 7,7 мм той же фирмы в крыле между нишами шасси и радиаторами охлаждения. Боекомплект – по 350 патронов на ствол для синхронных пулеметов и по 600 – для крыльевых.

Выпуск серийных Re.2001 (точнее, предсерийных машин «нулевой» серии) начался в мае 1941 г. Машина получила название «Фалько II», но, как и в случае с Re.2000, это было лишь фирменное обозначение, не принятое в «Реджиа Аэронаутика», дабы не вносить путаницу с CR.42. Военные присвоили самолету название «Ариете» (Ariete – «Баран» или, если хотите, «Овен»).

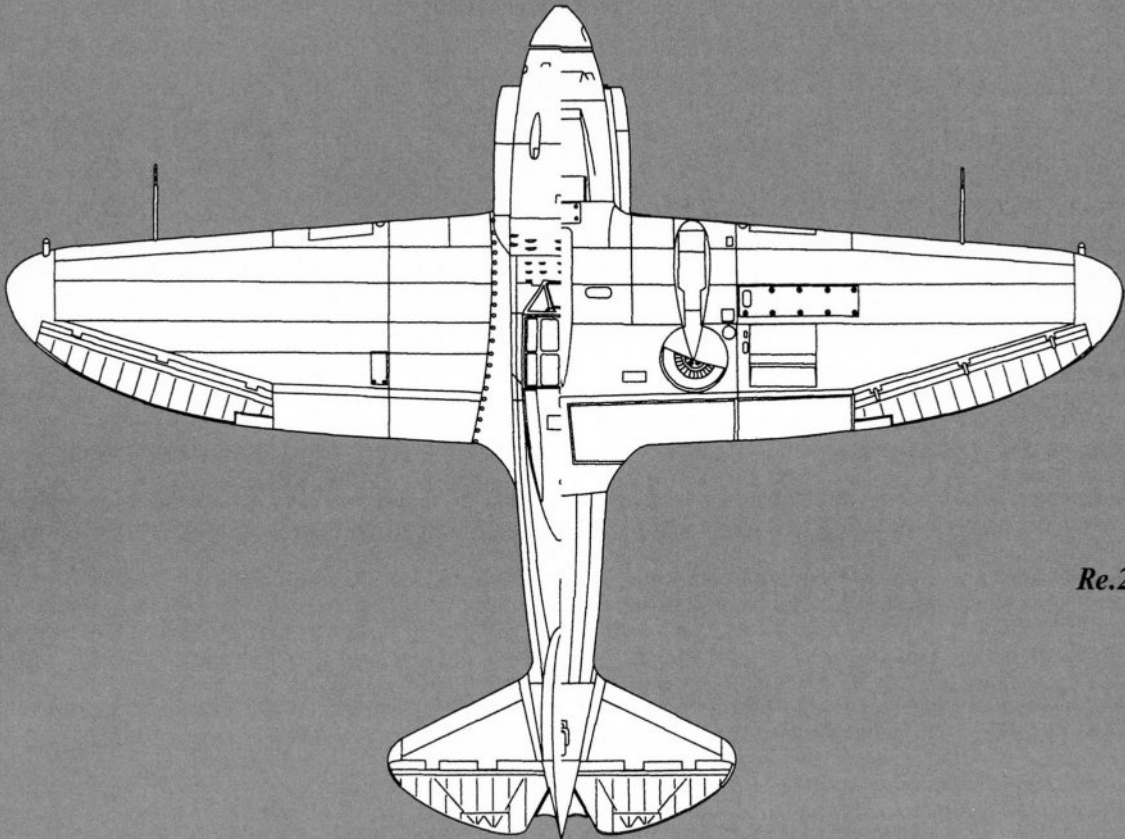
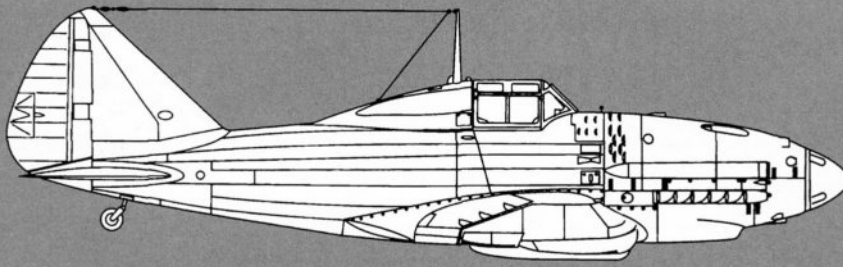
Хотя Re.2001 было построено относительно немного – 237 единиц, – существовал целый ряд его модификаций. С декабря 1941 г. 39 самолетов переоборудовали в истребители-бомбардировщики Re.2001CB. В таком варианте машина получила подфюзеляжный узел для подвески бомбы калибром до 250 кг. В рамках реализации авианосной программы «Реджиане» построила два облегченных самолета для старта с катапульты и 12 машин, снабженных посадочными гаками, для отработки посадок с применением аэрофинишера. Был получен и заказ на постройку 100 серийных палубных истребителей Re.2001 OR, но в связи с задержками с постройкой авианосцев этот заказ перевели на обычные самолеты Re.2001.

Два специализированных варианта Re.2001 предназначались для нанесения ударов по наземным кораблям. Один самолет стандарта Re.2001 OR переоборудовали в прототип торпедо-

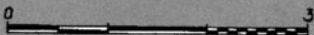
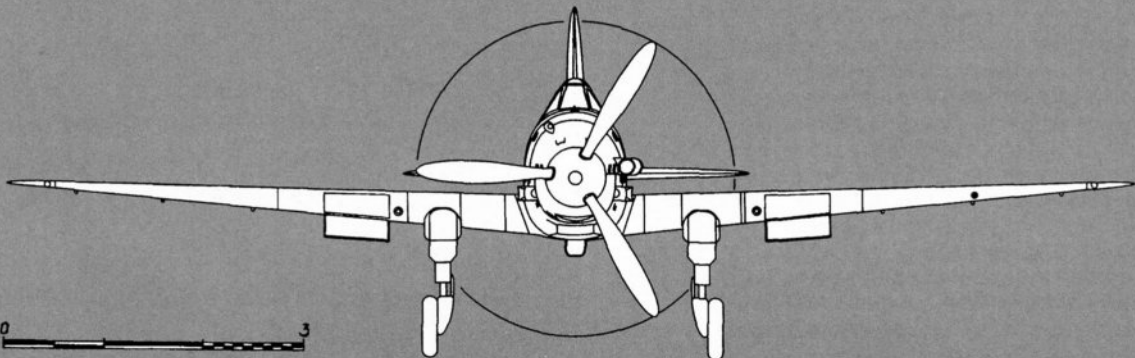
носца Re.2001G. Машина испытывалась с июня 1943 г., но в связи с капитуляцией Италии в серию не пошла. Ранее, в 1942 г., лейтенанты Галимберти (Galimberti) и Ваккари (Vaccari) предложили приспособить «Фалько II» для подвески тяжелой 630-кг бомбы. В вариант, получивший обозначение Re.2001GV (по первым буквам фамилий изобретателей) переоборудовали два самолета Re.2001CB. 11 августа 1942 г. эти машины отправились в атаку на авианосец «Викториес», но на палубу попала лишь одна бомба, да и та не взорвавшись, скатилась за борт. Эта неудача остановила реализацию проекта, и выданный было заказ на 50 серийных Re.2001GV был переведен на ночные истребители Re.2001CN. Такие машины отличались

Предсерийный Re.2001CB





Re.2001



усиленным вооружением: вместо 7,7-мм пулеметов они получили 20-мм пушки MG 151/20. До капитуляции успели построить 34 Re.2001CN.

Один из опытных Re.2001GV использовали для испытаний совмещенного управления сектором газа и угла установки лопастей винта при пикировании. При опытном пикировании с шести до двух тысяч метров под углом 70 градусов была достигнута скорость 950 км/ч без превышения максимальных оборотов мотора и повреждений фюзеляжа. Только одна панель остекления фонаря кабины пилота не выдержала динамического напора и лопнула.

Первый прототип Re.2001 в 1941 г. перестроили в вариант Re.2001bis, оснащенный новым крылом без выступающего блока радиаторов, теперь полностью вписанных в контур крыла. Воздух к ним подводился через воздухозаборники в передней кромке крыла. Испытания Re.2001bis проходили с лета 1941 г. до лета 1942 г. при участии немецких специалистов. Была достигнута максимальная скорость 600 км/ч на высоте 6000 м. Однако решение о внедрении в производство не было принято, и на самолет установили первоначальное крыло. Опыт установки радиаторов в крыле позже был использован при проектировании истребителя Re.2006. На бумаге остался ещё один вариант – противотанковый самолет Re.2001H.

Из-за постоянных задержек с поставками двигателей RA.1000 RC41-1 конструкторы «Реджиане» предприняли попытку установить на Re.2001 другой мотор – «Изотта-Фраскини» «Дельта» RC16/48 мощностью 840 л.с.



Re.2001 с мотором «Изотта-Фраскини» «Дельта»

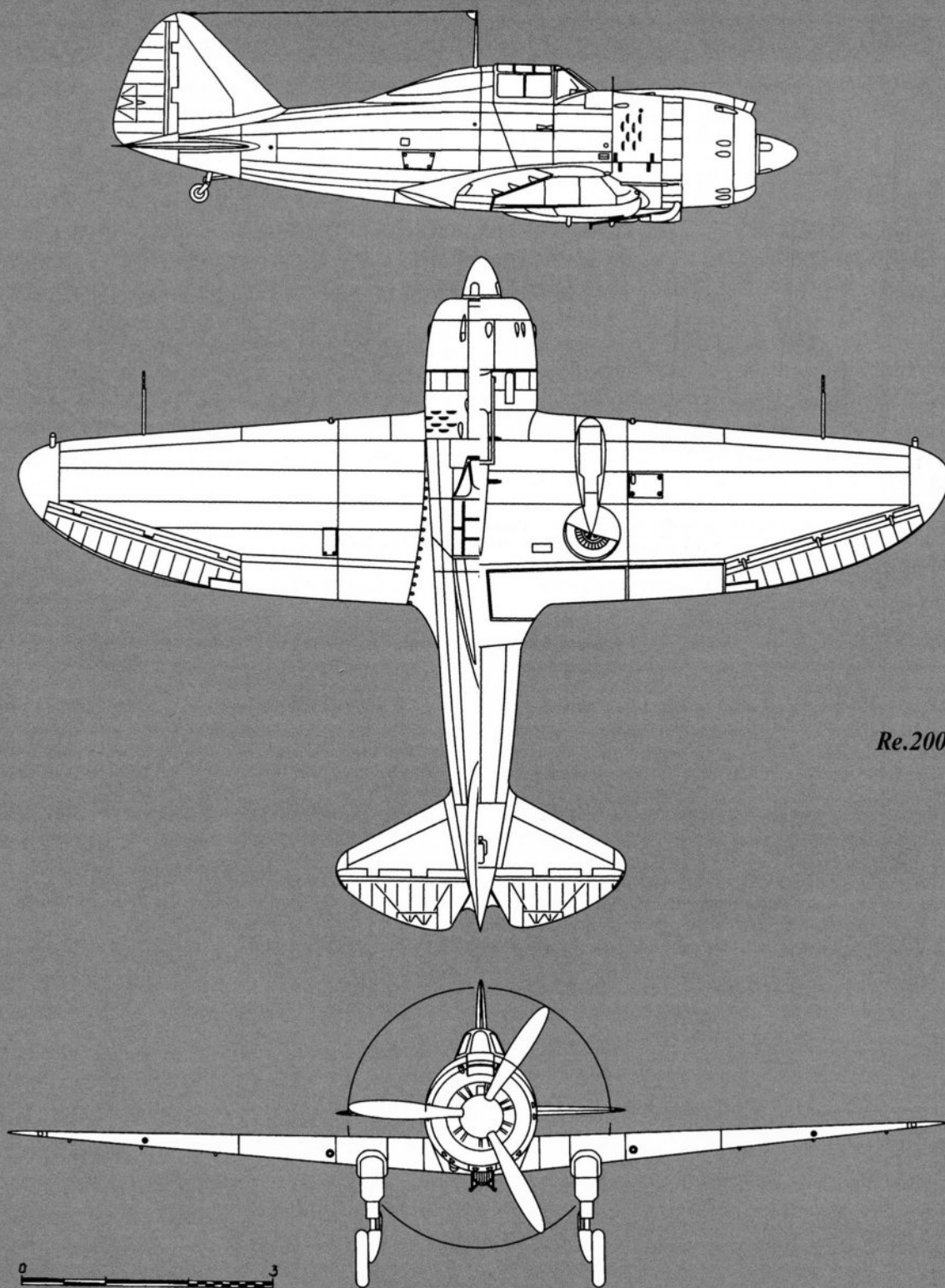
Прототип MM9920 вышел на испытания 12 сентября 1942 г. Показанные им летные данные (максимальная скорость 523 км/ч на высоте 5600 м, время набора высоты 3000 м – 4 мин 11 с) были ниже, чем у стандартного Re.2001. Но в условиях «моторного голода» Министерство авиации заказало 100 самолетов Re.2001 «Дельта» заводу «Капрони» в Талиедо. В конечном итоге и этот заказ был отменен после того, как прототип 27 января 1943 г. потерпел катастрофу.

В июле 1941 г. была предпринята попытка продать Re.2001 на экспорт – 100 таких самолетов заказала Швеция. Предполагалось, что из Италии будут поставляться только планеры, а двигатели DB 601A поступят непосредственно из Германии. Однако реализовано это соглашение не было.

Проектирование Re.2002 началось примерно на год позже, чем Re.2001 – летом 1940 г. Но поскольку кон-

Прототип Re.2002 (MM 454) во время испытаний, 1940 г.





Летно-тактические характеристики самолетов Re.2001 и Re.2002

	Re.2001	Re.2002
Размах крыла, м		11,00
Длина самолета, м	7,99	8,16
Высота самолета, м	3,15	3,20
Площадь крыла, кв. м		20,40
Масса, кг:		
пустого самолета	2460	2390
взлетная	3240	3400
Максимальная скорость, км/ч		
на высоте 5600 м	545	530
Время набора высоты 4000 м, мин, с		4'10"
Практический потолок, м	11000	10500
Дальность полета, км	1040	1100

структоры максимально использовали планер предшественника, лишь адаптировав носовую часть фюзеляжа под 14-цилиндровый звездообразный двухрядный мотор воздушного охлаждения «Пяяджо» XIX RC45 мощностью 1195 л.с. Прототип подготовили весьма быстро – к октябрю 1940 г. Правда, так же быстро внедрить машину в серию не удалось – пришлось по-

возиться с доводкой двигателя. Лишь в сентябре 1941 г. был выдан заказ на 200 самолетов Re.2002, получивших название «Ариете II», а в декабре 1942-го заказали ещё 198 самолетов – как компенсацию за расторгнутый контракт на разведчики Re.2003.

В серийном исполнении «Ариете II» отличался от Re.2001 лишь мотоустановкой да наличием трех бомбодержателей – подфюзеляжного для бомбы калибром до 500 кг и двух подкрыльевых для 160-кг бомб. Таким образом, самолет являлся полноценным истребителем-бомбардировщиком. До капитуляции Италии успели построить 149 самолетов, ещё 106 выпустили уже под контролем немцев. Германское Рейхсминистерство авиации также заказало 500 истребителей Re.2002, которые должны были получить двигатели BMW 801*.

Первой из строевых частей осенью 1941 г. получила Re.2001 2-я группа. Летом 1942 г. на «Ариете» пересела 22-я группа. Ночные истребители Re.2001CN эксплуатировались в 59-й и 60-й группах 41-го stormo. Re.2002 частично вооружили 5-й и 50-й stormo. В послевоенные годы ВВС Италии использовали лишь семь уцелевших Re.2001. Три из них служили в звене связи, а ещё четыре были переоборудованы в метеоразведчики.

Вершина эволюции

В 1942 г. Люфтваффе начали получать новую модификацию «Мессершмитта» – Bf 109G, который оборудовался двигателем DB 605A мощностью 1475 л.с. Габариты мотора соответствовали DB 601, поэтому стали адаптировать под новый движок планеры самолетов, ранее оборудовавшихся этой силовой установкой. Таким путем пошли и итальянские конструкторы, получившие соответствующее указание от министерства авиации уже в июне 1941 г. Так появилось последнее поколение истребителей «Реджиа Аэронаутика», иногда называемое «серией 5» – обозначения самолетов, составляющих эту группу, оканчивались на цифру «5» («Макки» MC.205, «Реджиане» Re.2005 и «Фиат» G.55). Ещё одной общей чертой для всех трех машин стали названия в честь созвездий. Выпуск мотора DB 605A был налажен по лицензии концерна «Фиат» под обозначением RA.1050 RC58 «Тифоне». Правда, итальянский «клон» был дефорсирован по оборотам (2650 об/мин вместо 2800) и развивал мощность всего 1350 л.с.

Все самолеты «серии 5» вышли на испытания практически одновременно – в апреле-мае 1942 г. По результатам сравнительных тестов однозначно лучшим оказалось изделие «Макки», «Фиат» ему существенно уступал, а «Реджиане» был явным аутсайдером.

Сравнительная характеристика истребителей «серии 5»

	I место	II место	III место
Летные характеристики	MC.205	G.55	Re.2005
Управляемость	MC.205	G.55/Re.2005	
Боевые качества	MC.205	G.55/Re.2005	
Вооружение	все три равнозначны		
Оборудование	MC.205	G.55/Re.2005	
Прочность конструкции	MC.205/G.55		Re.2005
Технологичность	G.55	Re.2005	MC.205

«Макки» MC.205

12 апреля 1942 г. в воздух поднялся прототип самолета MC.202bis (MM9287), переоборудованный из серийного MC.202 (MM9487) путем установки двигателя DB 605A. Внешне самолет отличался устройством маслорадатора (в виде двух цилиндров по бокам носовой части фюзеляжа), убираемой хвостовой стойкой шасси и формой кока воздушного винта. Конверсия была довольно простой, и впоследствии несколько десятков серийных планеров MC.202 переделали под мотор RA.1050 RC58. Чуть позже вышел на испытания второй прототип MM9288, но ещё до взлета первой машины «Реджиа Аэронаутика» выдала заказ на серийную постройку. Истребитель, получивший обозначение MC.205V и название «Вельтро» (Veltro – «Борзая») должна была строить не только «Макки» получившая заказ на 100 самолетов 1-й серии и 450 – 3-й, но и её конкурент «Фиат». Последнему заказали 150 MC.205V 2-й серии. Но в декабре 1942 г. самолетостроительный завод туринского концерна разбомбила авиация союзников, и ни одного «Вельтро» он так и не выпустил.

В конструктивном отношении MC.205V мало отличался от MC.202. Машина имела фюзеляж овального сечения типа полумонок, с металлической работающей обшивкой и 19-ю шпангоутами. Моторама – кованая, кресло пилота оснащено бронеспинкой. Крыло – двухлонжеронное цельнометаллическое с работающей обшивкой. Образовано центропланом, выполненным интегрально с фюзеляжем, и двумя консолями. Размах левой консоли – 4520 мм, правой – 4330 мм. Угол оперечного V крыла – 4,5°. Закрылки типа «крокодил» (размах по 2760 мм) с углом отклонения 45°. Элероны

* Эти моторы германского производства устанавливались, в частности, на истребителях Fw 190.



Первый прототип MC.205 (MM 9487)

(правый размахом 2040 мм, левый – 2230 мм) отклонялись в диапазоне от $+23^\circ$ до -25° . Оперение – свободное с переставным стабилизатором (угол установки – от $+1^\circ 45'$ до $-5^\circ 30'$). Киль и стабилизатор – цельнометаллические с работающей обшивкой, рули высоты и направления обтянуты полотном. Руль направления – с аэродинамической компенсацией.

Шасси – трехстоечное убираемое с хвостовой опорой. Основные стойки имели масляно-воздушную амортизацию и тормозные колеса 600х200 мм. Хвостовая опора с колесом 300х100 мм.

Силовая установка – двигатель RA.1050 RC58 мощностью 1350 л.с. с трехлопастным воздушным винтом изменяемого шага «Пьяджо» P.1001 диаметром 3050 мм. Топливо находится в 270-л фюзеляжном баке и двух баках в консолях крыла емкостью по 80 л. Маслосборник емкостью 40 л размещен в фюзеляже.

Самолеты комплектовались приемопередающими радиостанциями В.30. Самолеты 1-й серии вооружались четырьмя пулеметами SAFAT: двумя 12,7-мм син-

хронными в фюзеляже (боекомплект по 370 патронов) и двумя 7,7-мм крыльевыми (по 500 патронов). На истребителях 3-й серии вместо крыльевых пулеметов устанавливались 20-мм пушки MG 151/20 германского производства. Из-за вызванного установкой пушек возрастания лобового сопротивления максимальная скорость самолетов 3-й серии уменьшилась примерно на 20 км/ч по сравнению с 1-й серией. Но установка пушечного вооружения была крайне необходимой – пулеметы винтовочного калибра были бессильны против бомбардировщиков союзников.

18 MC.205V 3-й серии переоборудовали в вариант истребителя сопровождения MC.205S – на них сняли фюзеляжные пулеметы и установили 200-л дополнительный топливный бак.

Результаты испытаний показали отличные качества «Вельтро» – пилоты подчеркивали, что на малых и средних высотах он не уступает американскому «Мустангу». Но выше 6000 м его характеристики падали – крыло, доставшееся по наследству от «Фольгоре» было слишком мало для потяжелевшего на четыре центнера самолета. Улучшить высотные качества предполагалось на новой модификации – MC.205N «Орионе» (Orione). Первый прототип MC.205N-1 (MM499) вышел на испытания 1 ноября 1942 г. Самолет, снабженный крылом увеличенного до 11 м размаха и площадью 19,05 кв. м, на высоте 7000 м показал максимальную скорость 627 км/ч. Усилили и вооружение. Оно состояло из 20-мм пушки MG 151/20, установленной в развале цилиндров двигателя и стрелявшей через вал винта, а также четырех 12,7-мм синхронных пулеметов. Два из них стояли на старых местах – над мотором, вторую пару установили в увеличенных зализах на стыке крыла и фюзеляжа.

19 апреля 1943 г. впервые поднялся в воздух второй прототип «Орионе» – MC.205N-2 (MM500). На нем из-



MC.205 I Серии



менили состав вооружения: в крыле установили четыре пушки MG 151/20, а от мотор-пушки и от пулеметов отказались. Вероятно, «Орион» мог бы стать лучшим итальянским истребителем Второй мировой войны, но, увы, в серию он так и не успел попасть. На стадии проекта остановилось развитие ещё двух вариантов под 1510-сильный, опять-таки немецкий, двигатель DB 603A-1: MC.206 с вооружением, соответствовавшим MC.205N-1, и MC.207 с вооружением как у MC.205N-2 и крылом ещё большего размаха – 12,5 м. На этих машинах ожидался прорыв в скорости за рубежом в 700 км/ч.

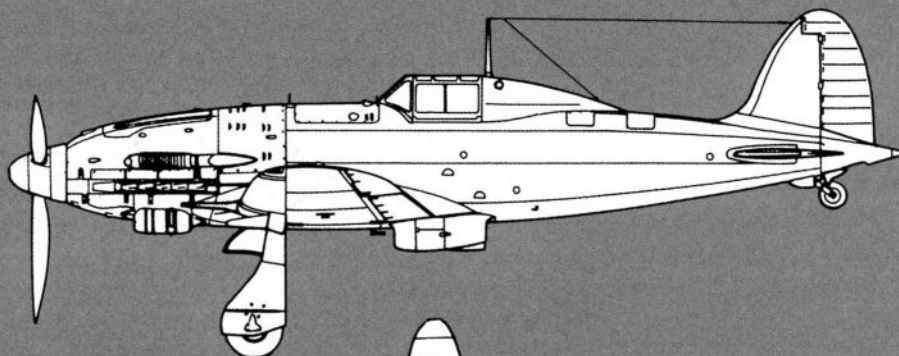
Поставки серийных «Вельтро» в части начались в начале 1943 г. Ими начали вооружать группы 1-го и 51-го stormo. Но к моменту капитуляции Италии «Реджиа Аэронаутика» успела получить лишь небольшую часть заказанных MC.205V, располагая 66 истребителями этого типа. В дальнейшем заводы «Макки», оказавшиеся на оккупированной Германией территории Италии, продолжили выпуск «Вельтро». В частности, более 100 таких самолетов было поставлено ВВС Итальянской социальной республики. Некоторое количество MC.205V собрали после войны. Наконец, в этот вариант переделали и несколько MC.202. Общее количество построенных «Вельтро» оценивается в 262 единицы. Несколько MC.205V в 1944 г. было передано Хорватии.

Летно-тактические характеристики самолетов MC.205

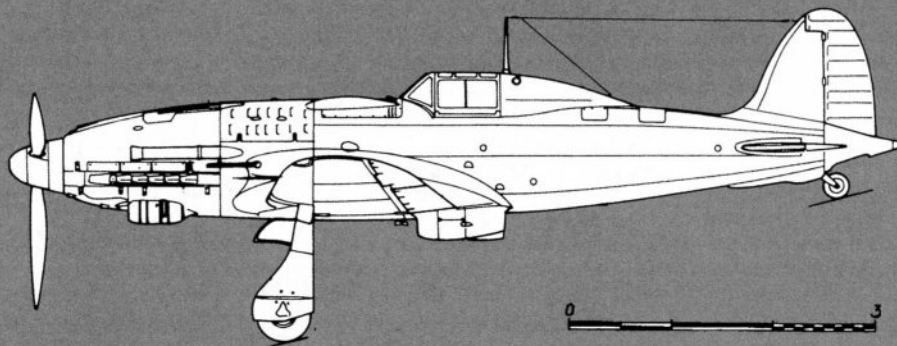
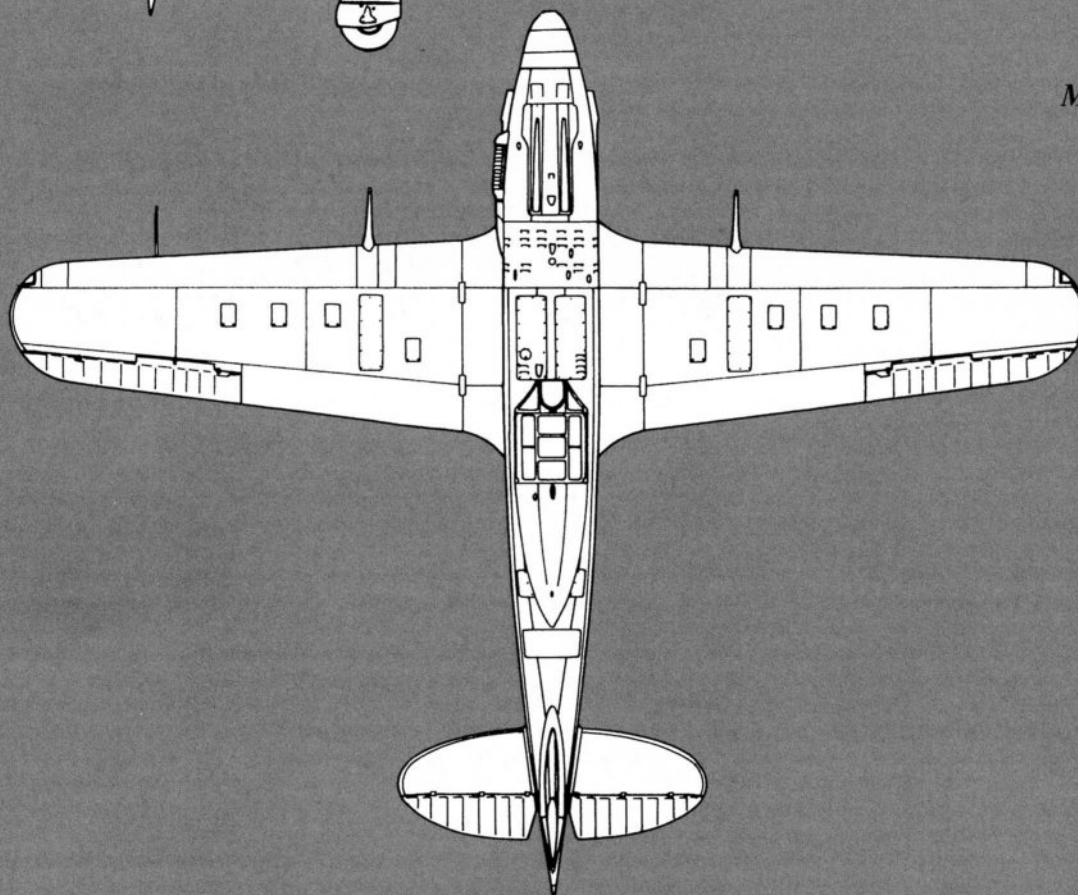
	MC.205V 3-й серии	MC.205N-1
Размах крыла, м	10,58	11,23
Длина самолета, м		8,82
Высота самолета, м		3,04
Площадь крыла, кв. м	16,8	19,05
Масса, кг:		
пустого самолета	2584	2618
взлетная	3411	3456
Максимальная скорость, км/ч / на высоте, м	620/7500	629/6500
Время набора высоты 7000 м, мин, с	7'06"	7'45"
Практический потолок, м	11200	11500
Дальность полета, км	950	1020

Второй опытный экземпляр MC.205N-2 (MM 500)





MC.205V



MC.205N



В послевоенной Италии уцелевшие «Вельтро» остались на вооружении 155-й группы. В 1948 г. «Макки» получила заказ на поставку 62 MC.205V для BBC Египта (в т.ч. 41 переоборудованный из MC.202 и 21 капитально отремонтированный). Реально поставили лишь 42 машины, из них 31 «переделку». «Вельтро», переделанные из MC.202, вооружались лишь парой 12,7-мм пулеметов. Самолеты поступили на вооружение 2-й эскадрильи египетских BBC и приняли участие в первой арабо-израильской войне. Ещё 20 машин (10 «переделок», четыре MC.205V 1-й серии и шесть 3-й) остались на фирме после того, как 18 сентября 1948 г. получили повреждения в результате диверсии, организованной израильскими агентами. В конечном итоге эти два десятка машин после ремонта передали BBC Италии для применения в учебных целях, причем поставки завершились лишь в мае 1951 г. В том же году «Вельтро» официально сняли с вооружения, хотя несколько машин летали ещё до 1955 г.

«Фиат» G.55

Из всех самолетов «серии 5» изделие «Фиата» имело, пожалуй, самую долгую историю. Проектирование самолета под обозначением G.55 началось ещё в июле 1939 г. Правда, тогда и речи не было об установке DB 605 – истребитель проектировался под считавшийся перспективным мотор «Фиат» A.38. На этом этапе создания G.55 имел крыло площадью 22 кв. м с необычным одинарным трубчатым лонжероном, запатентованным Дж. Габриелли. Вооружение состояло из двух 12,7-мм пулеметов, а расчетная максимальная скорость составляла 600 км/ч. Но в августе 1940 г. на испытания вышел истребитель «Макки» MC.202, вплотную приблизившийся к 600-км рубежу скорости. Конструкторам «Фиата», дабы сделать свое изделие конкурентоспособным, пришлось перепроектировать машину, уменьшив примерно на 1 кв. м площадь крыла и максимально облегчив конструкцию. Это могло дать прибавку в скорости примерно 20 км/ч. Но и в таком виде самолет не был воплощен в металл – помешала недоведенность мотора. Лишь в июне 1941 г. «Фиат» получил указание Министерства авиации «прекратить возню» с A.38 и переориентироваться на надежный германский DB 605*. Одновременно было предписано радикально усилить вооружение самолета, применив мотор-пушку MG 151/20. «Фиату» заказали три прототипа (MM491–493), первый из которых вышел на испытания 30 апреля 1942 г. При этом лишь третий прототип, готовый к февралю 1943 г., получил вооружение – пушку и четыре синхронных 12,7-мм пулемета в фюзеляже. Самолеты проходили испытания с воздушными винтами «Фиат-Гамильтон» и германским VDM, но в конечном итоге выбор остановили на «Пьяджо» P.2001

как наиболее близкому по характеристикам к германскому аналогу. Итоги испытаний оказались весьма многообещающими, и уже в сентябре 1942 г. «Фиату» заказали 600 истребителей G.55, получивших название «Чентауро» (Centauro – «Кентавр»). В феврале следующего года «Чентауро» был выбран в качестве базового истребителя «Реджиа Аэронаутика». При этом MC.205 и Re.2005 должны были лишь дополнять его. Предполагалось построить 1800 G.55 на трех производственных линиях заводов, входящих в концерн «Фиат»: «Аэриталиа», SIAI и CMASA с максимальным месячным темпом поставок соответственно 45, 60 и 60 самолетов. Правда, вторая и третья линии могли начать выпуск продукции лишь с ноября 1943 г.

«Фиат» G.55 имел цельнометаллическую конструкцию с работающей дюралевой обшивкой фюзеляжа и крыла. Фюзеляж – полумонокот эллиптического сечения. Крыло двухлонжеронное разъемное, состоит из двух консолей и двух законцовок. Законцовки выполнены легкосъемными для облегчения транспортировки наземным транспортом. Механизация – элероны и двухсекционные закрылки. Хвостовое оперение – свободнонесущее классической схемы. Обшивка элеронов и рулей – полотняная.

Силовая установка на серийных машинах – двигатель RA.1050 RC58 мощностью 1350 л.с. (за исключением предсерийных машин с немецкими моторами DB 605A) с трехлопастным воздушным винтом изменяемого шага «Пьяджо» P.2001 диаметром 3050 мм. Запас топлива (600 л) находится в шести баках: четырех крыльевых (по два в каждой консоли между лонжеронами) и двух в фюзеляже – одного под кабиной и второго за кабиной. Допускалась подвеска двух 100-л дополнительных топливных баков под крылом.

Радиооборудование – приемопередатчик В.30 и радиополукомпас BG.42.

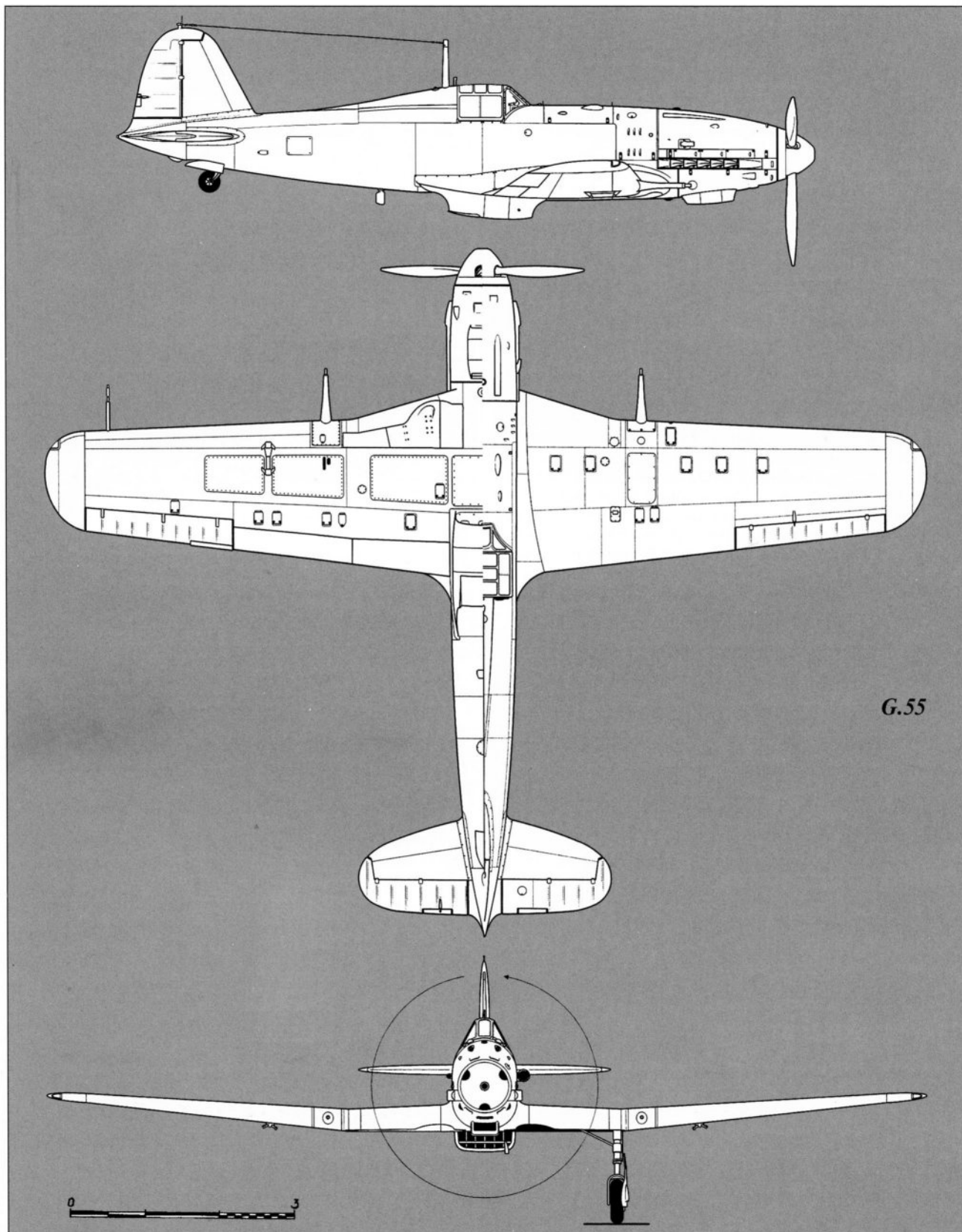
Вооружение на предсерийных самолетах – 20-мм мотор-пушка MG 151/20 и четыре 12,7-мм синхронных пулемета в фюзеляже. Серийные машины получили три 20-мм пушки (одну в развале цилиндров мотора и две в крыле) и два 12,7-мм пулемета.

Ещё в 1942 г. началась разработка торпедоносца на базе G.55. Первоначальный проект предусматривал создание самолета под обозначением G.57 с новым радиальным двигателем «Фиат» A.83RC 24-52 «Вортиче» мощностью 1250 л.с., но после капитуляции Ита-

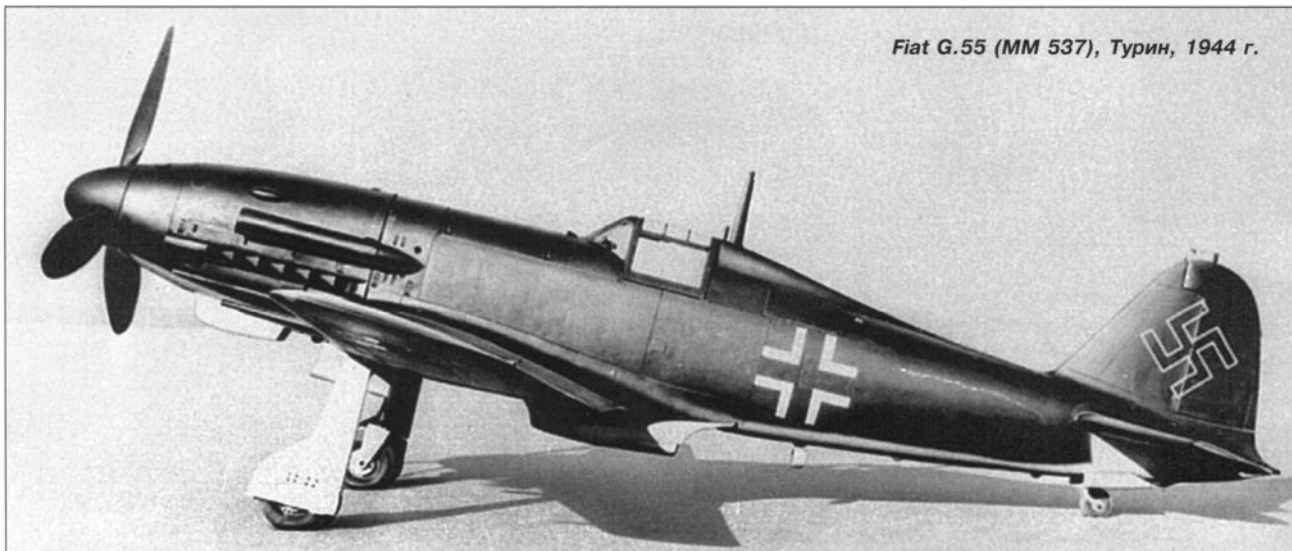
Второй прототип G.55 (MM 492)



* Некоторое время параллельно прорабатывался вариант с мотором «Изота-Фраскини» «Зета» мощностью 1250 л.с., но этот мотор находился на начальной стадии отработки – то есть, могла повториться история с A.38.



Fiat G.55 (MM 537), Турин, 1944 г.



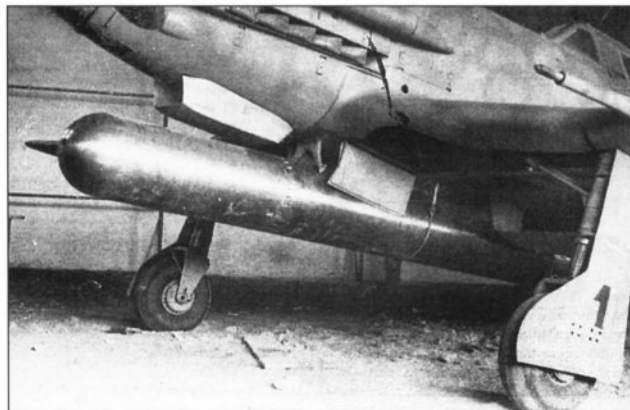
лии работы прекратились. В 1944 г. по заказу ВВС Итальянской социальной республики проектирование возобновилось, но на этот раз разрабатывалась более простая машина G.55S*, представлявшая собой адаптацию серийного «Чентауро». При этом с истребителя сняли все стрелковое вооружение, кроме мотор-пушки, а подфюзеляжный радиатор разделили на две половинки дабы обеспечить подвеску между ними торпеды весом в почти тонну (987 кг). Для испытаний переоборудовали самолет MM91086. Но машину удалось впервые поднять в воздух лишь в марте 1945 г., когда программа утратила уже всякую актуальность. Не был воплощен в металл проект двифюзеляжного истребителя G.58 с очень мощным вооружением – шесть 20-мм пушек и четыре 12,7-мм пулемета. Также остались на бумаге палубный истребитель G.55N и самолет G.55bis с вооружением из четырех 20-мм пушек, установленных в крыле.

Более перспективным оказался вариант G.56 – адаптация «Чентауро» под мотор DB 603A максимальной мощностью 1750 л.с. Разработка его велась в тесном сотрудничестве с германской стороной. Рассматривалась даже возможность выпуска G.56 в Германии, поскольку на основной немецкий истребитель Bf 109G было невозможно установить мотор DB 603A. В июле 1943 г. началось строительство двух прототипов этого самолета (MM536 и 537). Первоначально предусматривалось вооружить новый истребитель 20-мм мотор-пушкой с боекомплектом 250 патронов и парой 12,7-мм синхронных пулеметов, но впоследствии вместо пулеметов установили ещё две 20-мм пушки в крыле (боекомплект по 200 патронов). Первый прототип вышел на испытания 28 марта 1944 г., а летом того же года была готова и вторая машина. На ней изменили вооружение, установив 30-мм мотор-пушку MK 108. Самолеты прошли цикл испытаний, но в серийное

Летно-тактические характеристики самолетов G.55, G.56 и G.59

	G.55	G.56	G.59-2A
Размах крыла, м		11,85	
Длина самолета, м	9,39	9,46	9,47
Высота самолета, м	3,13	3,20	3,76
Площадь крыла, кв. м		21,11	
Масса, кг:			
пустого самолета	2700	2900	2740
взлетная	3672	3854	3460
Максимальная скорость, км/ч на высоте 7000 м	620	685	593
Время набора высоты 7000 м, мин, с	7'12"	7'5"	
Практический потолок, м	12700	13000	11500
Дальность полета, км	1200	1280	1420

производство G.56 не попал – германское командование не видело преимуществ перед новейшими вариантами Bf 109G и Fw 190A. К тому же, трудоемкость изготовления итальянского истребителя составляла 15000 человеко-часов, а «Мессершмитта» – 9000 (правда, для британского «Спитфайра» этот показатель достигал 20000 человеко-часов).



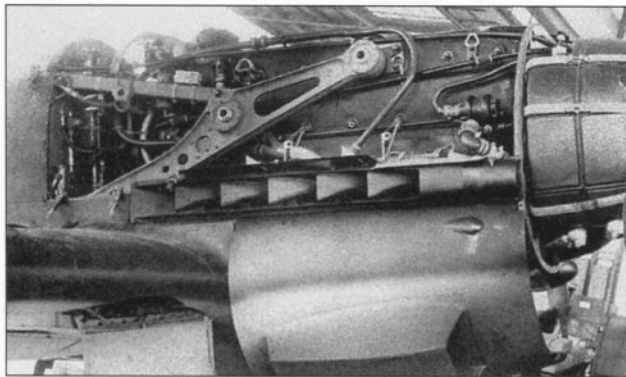
Подвеска торпеды под G.55S

* S – от Silurante, т.е. «торпеда».

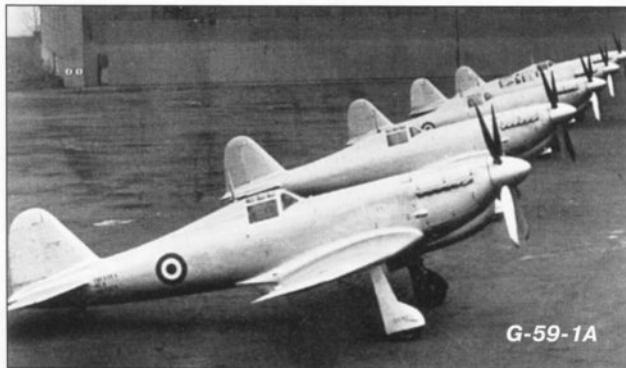


G-56 (MM.536)

Поставки предсерийных машин (17 единиц), комплектовавшихся двигателями германского производства, начались в апреле 1943 г. В том же месяце первую машину (правда, не серийную, а один из прототипов) получила строевая часть – 20-я группа 51-го штурмового полка. Поставки велись очень низким темпом – к началу сентября группа располагала только дюжиной «Чентауро», причем лишь два из них были боеготовыми. Первый серийный самолет выпустили лишь в августе. После капитуляции Италии германские власти санкционировали достройку 128 находящихся на различных стадиях сборки истребителей G.55 для нужд ВВС Итальянской социальной республики. В октябре–ноябре 1943 г. было собрано всего пять самолетов, но в последующие месяцы темп выпуска несколько возрос, и до апреля 1944 г. было сдано ещё 50 машин. 25 апреля завод «Аэриталиа» – единственный, успевший до капитуляции освоить выпуск «Чентауро» – подверг-



Мотор DB.603, установленный на G-56



G-59-1A

ся сильной бомбардировке американской авиации, в результате которой была уничтожена не только часть оборудования, но и несколько десятков находящихся на разных стадиях производства самолетов. Тем не менее выпуск «Чентауро» удалось продолжить, а руководство концерна «Фиат» даже начало переговоры с германскими властями на предмет дополнительного заказа 500 G.55. Но 4 августа 1944 г. заводской пилот-испытатель Стефано Агостини (Stefano Agostini) угнал новенький «Чентауро», перелетев на нем к союзникам. В такой ситуации оккупационные власти приняли решение о прекращении

выпуска самолетов в Италии и вывозе всего сырья и полуфабрикатов на территорию Германии. Последний G.55 был сдан ВВС Итальянской социальной республики 17 августа 1944 г.

В отличие от других самолетов «серии 5» «Чентауро» в относительно больших количествах строился и после войны. В апреле 1946 г. был получен заказ итальянского правительства на поставку самолетов G.55. При этом количество заказанных машин не указывалось – самолеты собирались из узлов и деталей, изготовленных во время войны, и оплачивались «по факту» поставки. Первая машина была готова в сентябре 1946 г. Самолеты послевоенной сборки обозначались G.55A и отличались от машин военного выпуска вооружением: оно состояло из двух 12,7-мм синхронных пулеметов и двух таких же пулеметов в крыле (часть машин вместо последних получила 20-мм пушки «Испано-Сьюиза»). Часть машин достроили в двухместном учебном варианте G.55B – первый такой самолет был готов в декабре 1946 г. ВВС Италии получили 19 одно- и 10 двухместных самолетов. Ещё 30 G.55A и 15 G.55B в мае–декабре 1947 г. поставили в Аргентину. Аргентинские «Чентауро» были вооружены лишь двумя 12,7-мм пулеметами. 39 «Чентауро» получил Египет, а 13 (12 G.55A и один G.55B) в январе–сентябре 1949 г. поставили Сирии. В общей сложности с учетом экспортных поставок было изготовлено 218 G.55.

Как видим, и после войны «Чентауро» пользовался спросом. Но предложение было ограничено – моторы RA.1050 RC58 уже не выпускались. В связи с этим конструкторы «Фиата» предложили ряд альтернативных проектов. Так, одноместный самолет G.55AD и двухместный G.55BD (впоследствии обозначения поменяли на G.48A и G.48B соответственно) разработали под двигатель «Изотта-Фраскини» «Дельта» RC.40. Для G.55AP и G.55BP (впоследствии – G.61A и G.61B) предусмотрели американский двигатель «Паккард» V-1650-7 – лицензионную копию британского «Мерлина». Наконец, G.55AM и G.55BM проектировали под британский «Мерлин» 500-20 мощностью 1420 л.с. Лишь последний вариант был воплощен в металл под обозначением G.59A и G.59B. Испытания самолетов G.59-1A и G.59-1B начались в 1948 г. Впоследствии одноместную машину продали в Аргентину, но дальнейших заказов из этой страны не последовало. 30 самолетов (26 G.59-2A и G.59-2B) в 1951 г. поставили в Сирию. Эти самолеты вооружались четырьмя крыльевыми 20-мм пушками. Наконец, для ВВС Италии поставили 20 G.59-4A и 10 G.59-4B.

«Реджиане» Re.2005

Если конструкторы «Макки» при создании «Вельтро» пошли путем наименьшего сопротивления, попросту установив новый мотор на отработанный планер MC.202, то инженеры «Реджиане» существенно перепроектировали свой истребитель. Они исходили из предположения, что в полной мере использовать потенциал DB 605A можно будет, лишь усовершенствовав аэродинамику машины, и в первую очередь изменив профиль крыла для улучшения его скоростных характеристик. При этом само крыло оставалось эллиптическим в плане, то есть внешне новый истребитель весьма напоминал предшественника Re.2001. Кардинально усилили вооружение – в исходном варианте самолет получил 20-мм мотор-пушку и четыре 12,7-мм пулемета. Некоторые исследователи называют машину, получившую обозначение Re.2005 и название «Саджиттарио» (Sagittario – «Стрелец»), первой оригинальной разработкой фирмы «Реджиане», намекая на то, что все предыдущие истребители – Re.2000, Re.2001 и Re.2002 – представляли собой лишь развитие конструкции «Северского».

Уже в ноябре 1941 г. был готов макет Re.2005, но дальнейшее развитие конструкции затормозилось: руководство «Реджиа Аэронаутика» настаивало на том, чтобы «Реджиане» сосредоточила усилия на доводке самолета Re.2002 и проектировании Re.2004 под ещё не существующий мотор «Зета» фирмы «Изотта-Фраскини». Планер Re.2005 был готов к февралю 1942 г., но ещё два месяца фирма не могла получить двигатель. В итоге, прототип «Саджиттарио» (MM494) впервые поднялся в воздух лишь 9 мая 1942 г. – последним из всех машин «серии 5». В июне–августе самолет проходил официальные испытания, показав максимальную скорость 670 км/ч, а на пикировании развил даже 980 км/ч. В сентябре 1942 г. на испытании вышел второй прототип (MM495).

В ходе дальнейших испытаний Re.2005 показал не только выдающуюся скорость, но и прекрасную маневренность и хорошую дальность. По своим характеристикам он находился на уровне лучших истребителей того времени. Но по оценкам военных, машина усту-

пала по большинству параметров другим самолетам «серии 5». Поэтому Министерство авиации заказало постройку всего лишь трех прототипов, один из которых предназначался для статических испытаний, а затем и скромных 16 предсерийных машин.

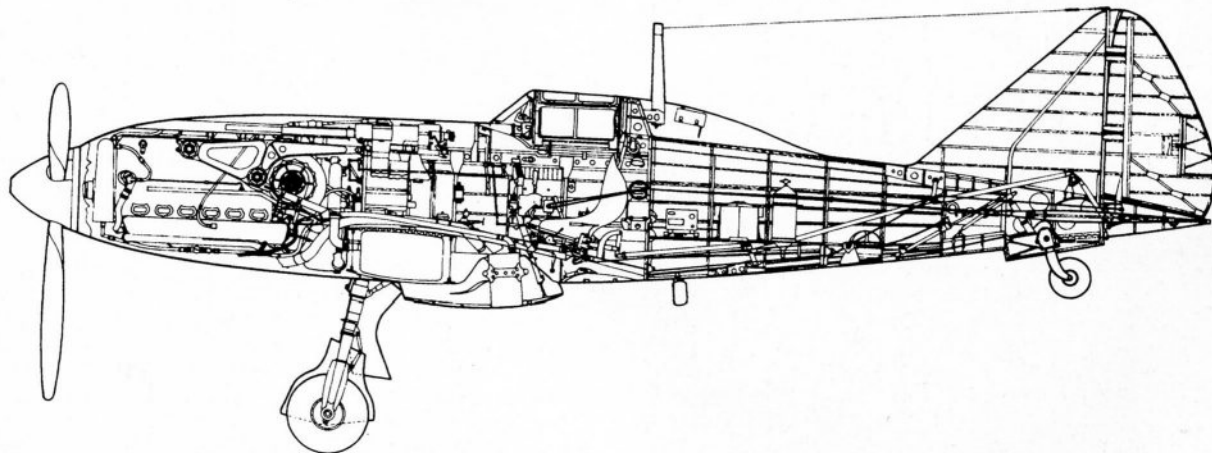
Интересно, что в это же время проходили переговоры между представителями фирмы «Реджиане», итальянским Министерством авиации и правительством Швеции о лицензионном производстве Re.2005 в Швеции, при этом двигатели DB 605 также должны были строиться в Швеции по лицензии. Однако шведы настаивали на поставках 50 комплектных планеров перед началом собственного серийного производства, и на этом переговоры сорвались. В это время Италия испытывала острый недостаток легких сплавов и предложение отвергла.

Только через восемь месяцев после окончания испытаний, в феврале 1943 г., руководство Министерства авиации выдало концерну «Капрони-Реджиане» заказ ещё на 18 машин нулевой серии. Одновременно была заказана и гигантская серийная партия – 600 самолетов Re.2005. Поскольку нехватка современных истребителей достигла к тому времени критического уровня, «Реджиа Аэронаутика» требовала заключения следующего заказа на 1000 самолетов. Но это были, мягко говоря, нереалистичные планы, не принимавшие во внимание фактическое состояние итальянской авиапромышленности. Высшее фашистское руководство требовало объяснения задержки производства и принимало нереальные планы, однако возможности производителей и в самом деле были очень ограниченными.

В апреле 1943 г. наконец на втором прототипе был установлен немецкий двигатель DB 605 с винтом VDM и коком винта от истребителя Bf 109G, сменившим исходную мотоустановку RA.1050RC 58. Самолет интенсивно испытывался немецкими пилотами. Достиг скорости 720 км/ч на высоте 7300 м. После окончания испытаний немцы перегнали самолет в область румынских нефтяных полей, где использовали его в ПВО.

Самолет Re.2005 имел фюзеляж-монокок такой же конструкции, как и у Re.2001. Открываемая вправо сдвижная часть фонаря имела сдвижные боковые

Компановочная схема истребителя Ro.2005

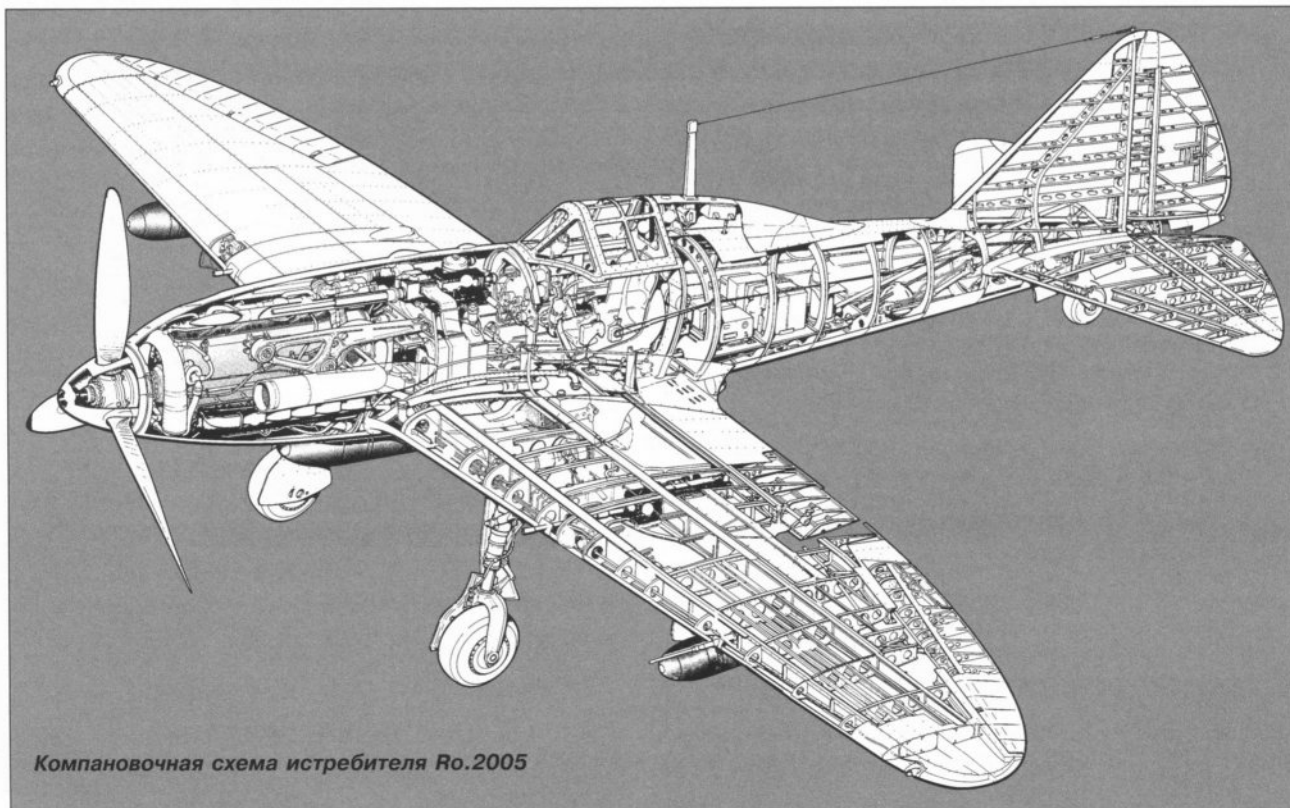


Предсерийный Re.2005, 1943 г.

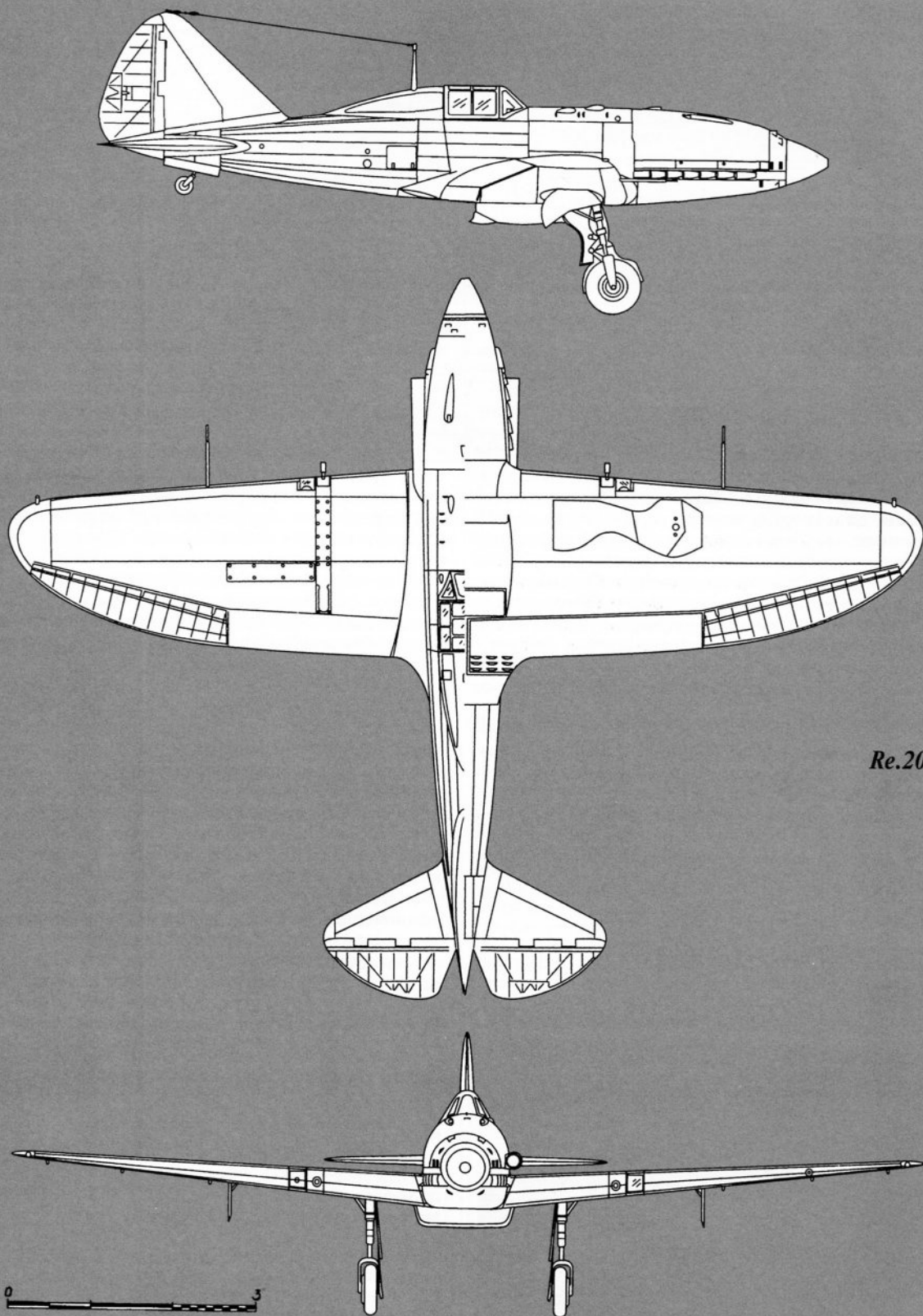


стекла. Снабженное бронеспинкой кресло пилота с нишей под наспинный парашют имело регулировку по высоте. Бронезаголовник являлся частью конструкции фюзеляжа. Крыло – неразъемное типа полумонок. В его средней части между пушками располагались топливные баки, по два на каждой стороне. Элероны имели дюралевый набор и полотняную обшивку и имели статическую и динамическую компенсацию.

Левый элерон имел регулируемый в полете триммер. Гидравлически отклоняемые щитки занимали всю заднюю кромку крыла между элеронами. Оперение имело конструкцию, аналогичную предыдущим самолетам фирмы «Реджиане» – цельнометаллическая конструкция с полотняной обшивкой рулей. Рули были снабжены триммерами, у руля высоты – регулируемым в полете.



Компановочная схема истребителя Ro.2005



Шасси отличалось по конструкции от всех предыдущих истребителей «Реджиане»: основные стойки шасси убирались при помощи гидросистемы по направлению к законцовкам крыла – по системе, подобной «Мессершмитту», а не «Кертиссу», как на Re.2000/2001/2002. Одновременно убиралось и хвостовое колесо. Топливная система состояла из четырех баков в центроплане: два объемом по 160 л размещались между первым и вторым лонжеронами, вторая пара по 108 л – между вторым и третьим лонжеронами.

Вооружение серийных Re.2005 состояло из трех 20-мм пушек MG 151/20 с боекомплектом по 200 патронов (одна в развале цилиндров двигателя, две в крыле вне плоскости вращения винта) и двух синхронных 12,7-мм пулеметов SAFAT над двигателем (боекомплект по 350 патронов).

На стадии проекта остановились работы над несколькими вариантами Re.2005, в частности, самолетом цельнодеревянной конструкции, палубным истребителем и двухмоторным двужюзеляжным истребителем, напоминающим американский P-82 «Твин Мустанг». Весьма многообещающим был истребитель Re.2006, проектировавшийся под двигатель DB 603. 9 мая 1943 г. заказали два прототипа этой машины (MM540-541), но реально начали постройку лишь первой машины, да и ту не довели до конца. После войны фирма пыталась реанимировать проект, трансформируя его то в скоростной почтовый самолет Re.2006P, то в гоночный Re.2006C, но безуспешно. Весьма запутанной является история со следующим самолетом – Re.2007. Согласно одним источникам, он представлял собой шестиместный почтово-пассажирский одномоторный самолет, разрабатываемый в послевоенное

Летно-тактические характеристики самолета Re.2005

Размах крыла, м	11,00
Длина самолета, м	8,73
Высота самолета, м	3,15
Площадь крыла, кв. м	20,40
Масса, кг:	
пустого самолета	2600
взлетная	3574
Максимальная скорость, км/ч на высоте 6950 м	628
Время набора высоты 6000 м, мин, с	5'30"
Практический потолок, м	12000
Дальность полета, км	1250

время под американский двигатель. Другие же авторы утверждают, что под этим обозначением кроется реактивный истребитель – адаптация Re.2006 под германский ТРД Jumo 004, разрабатываемая в 1944 г.

Единственной частью «Реджиа Аэронаутика», успевшей получить Re.2005, стала 22-я отдельная группа. В марте 1943 г. ей передали прототип, а затем начались поставки предсерийных самолетов, ведавшиеся очень низким темпом – три-четыре машины в месяц (причем и из этого числа пушки получали не все истребители). До момента капитуляции успели передать заказчику 20 из заказанных 34 предсерийных «Саджиттарио». Ещё десять самолетов собрали в октябре 1943 г. – январе 1944 г. для Люфтваффе. Сведения о том, что эти машины были переданы частям, прикрывавшим Берлин (по другой версии, Плоешти), не подтверждаются итальянскими источниками, утверждающими, что они так и не покинули территорию страны. Сведений о применении Re.2005 в послевоенных итальянских ВВС не имеется.

Авиаэкзотика

Наряду со строившимися в относительно большом количестве самолетами, истребительная авиация «Реджиа Аэронаутика» располагала и целым рядом малосерийных и даже единичных экземпляров боевых машин, по тем или иным причинам не попавшим в массовое производство. Дадим краткий обзор таких самолетов.

IMAM Ro.51

Истребитель Ro.51 начал разрабатываться в 1936 г. на объявленный «Реджиа Аэронаутика» конкурс. Главным критерием было получение максимальной скорости полёта, которая не должна была быть ниже 450 км/ч. Под руководством инженера Джованни Галассо конст-

рукторский коллектив фирмы IMAM создал достаточно современный истребитель-моноплан смешанной конструкции с металлическим фюзеляжем и деревянным однолонжеронным крылом. Наружные поверхности соответственно обшивались тонкими дюралевыми листами и фанерой. Кабина пилота хотя и не была приподнята как у «Фиата» G.50 или «Маки» MC.200, но тоже обеспечивала хороший обзор благодаря большой площади остекления и продуманной компоновке. На истребителе устанавливался мотор «Фиат» A.74 RC 38 мощностью 840 л.с., обещавший разогнать машину до 500 км/ч. Вооружение состояло из двух 12,7-мм синхронных пулеметов. Единственным недостатком Ro.51 было его неубираемое шасси в обтекателях, из-

Летно-тактические характеристики самолета Ro.51

Размах крыла, м	9,78
Длина самолета, м	7,46
Высота самолета, м	2,71
Площадь крыла, кв. м	16,40
Масса, кг:	
пустого самолета	1663
взлетная	2092
Максимальная скорость, км/ч	489
Практический потолок, м	8200
Дальность полета, км	1200



за которых он имел некоторое сходство с японским «Накадзима» Ки27.

Рассмотрев поступившие предложения, техническая комиссия «Реджиа Аэронаутика» сочла необходимым начать постройку двух опытных экземпляров Ro.51 (MM338 и MM339), контракт на которых был оформлен 29 мая 1937 г. Сборка первого прототипа была завершена довольно быстро, так что летом того же года он совершил первый полёт поднявшись в воздух с аэродрома Неаполь-Каподичино. В июле прототип передали на испытания в Гвидонию, где после нескольких полётов выявились недостатки в конструкции и в управлении истребителя. Самолёт вернули фирме для доработок, в ходе которых было установлено убираемое шасси и увеличено вертикальное оперение. Но и здесь не обошлось без проблем. Дело в том, что крыло Ro.51 не было рассчитано на ниши для шасси и в итоге пришлось для стоек делать обтекатели, а колеса получились полубуираемыми. Это давало положительный эффект при вынужденной посадке, но в полёте «съедало» часть скорости. При повторных тестах улучшенный Ro.51 показал скорость 489 км/ч на уровне остальных конкурентов, однако все те же нерешенные проблемы с управляемостью не позволили начать серийное производство истребителя.

Второй прототип поступил на испытания 20 декабря 1938 г., когда ВВС уже сделали свой выбор в пользу истребителей фирм «Фиат» и «Макки». Пытаясь продлить жизнь Ro.51 инженеры предложили вариант гидроистребителя, который мог бы заменить морально устаревшие бипланы Ro.44. Для этого со второго прототипа сняли колесное шасси и установили на поплавки, в остальном конструкция осталась практически без изменений. В любом случае поплавковый Ro.51 имел немало шансов на успех благодаря неплохим скоростным данным, однако в процессе испытаний выявился один существенный дефект – внешние поплавки очень сильно погружались в воду при посадке и рулении, что в конечном итоге привело к гибели опытного образца и закрытию всей программы. Больше к теме модернизации Ro.51 не возвращались, в 1941 г. утилизировав первый сохранившийся прототип.

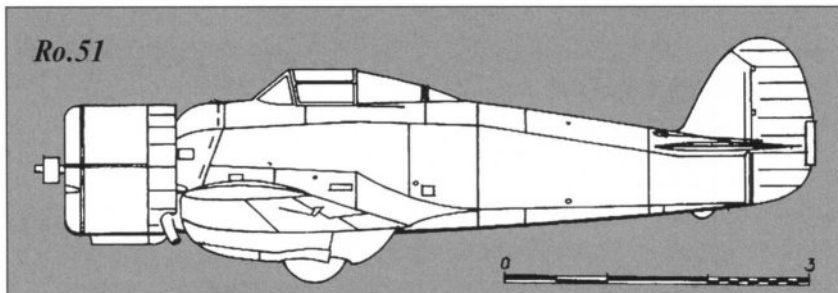
«Аэронаутика Умбра» AUT.18

В истребительном конкурсе 1936 г. участвовала и малоизвестная фирма «Аэронаутика Умбра С.А.» (AUSA). Проектирование истребителя-моноплана на этой фирме началось ещё в 1934 г. под руководством Феличе Трояни (Felice Trojani). Машина была весьма передовой в техническом отношении – она имела цельнометаллическую конструкцию с гладкой дюралевой обшивкой и убирающееся шасси. В отличие от других участников конкурса, Трояни сделал ставку на перспективный 18-цилиндровый мотор воздушного

Ro.51 (MM.338) после модернизации



Ro.51



охлаждения «Фиат» A.80RC 41 расчетной мощностью 1000 л.с., что сулило весьма неплохие летные данные. Вооружение было стандартным для итальянских истребителей того периода – два 12,7-мм пулемета. Но пулеметы устанавливались в крыле, а не в фюзеляже, что позволило отказаться от синхронизаторов.

Заказ на постройку прототипа (MM363) был получен в 1936 г., но в судьбе самолета, получившего обозначение AUT.18, роковую роль сыграла недоведенность двигателя. AUT.18 смог впервые подняться в воздух

Летно-тактические характеристики самолета AUT.18

Размах крыла, м	11,50
Длина самолета, м	8,75
Высота самолета, м	2,88
Площадь крыла, кв. м	18,70
Масса, кг:	
пустого самолета	1960
взлетная	2480
Максимальная скорость, км/ч	480
Практический потолок, м	9200
Дальность полета, км	800

AUT.18 после доработки



лишь 22 апреля 1939 г. Летом того же года машину передали в испытательный центр «Реджиа Аэронаутика» в Гвидонии. Доводка AUT.18 продолжалась ещё некоторое время – так, в начале 1940 г. на самолет установили новый капот, доработали крыло и кабину пилота. Повторные испытания в Гвидонии проходили с 21 июня по 12 июля 1940 г. Но шансов попасть в серию в то время, когда уже строились G.50 и MC.200 у истребителя маленькой фирмы не было. В ноябре 1940 г. «Реджиа Аэронаутика» приняла прототип, но заказа на серийное производство не последовало. Впоследствии AUT.18 был уничтожен на аэродроме Орвьето во время налета авиации союзников.

«Капрони Виццола» F.4, F.5, F6

Одно из отделений концерна «Капрони» попыталось включиться в борьбу за заказы на истребители как бы «вдогонку» конкурсу 1936 г. В следующем, 1937 г., под руководством технического директора «Капрони Виццола» Фабрици (Fabrizi) был разработан проект скоростного моноплана-перехватчика смешанной конструкции. Фюзеляж ферменной конструкции был металлическим (набор из стальных труб и дюралевая обшивка), а двухлонжеронное крыло – деревянным с фанерной обшивкой. Двигатель применили тот же, что и на большинстве итальянских истребителей того времени – 840-сильный «Фиат» A.74RC 38. Вооружение согласно проекту состояло из четырех 12,7-мм пулеметов (двух фюзеляжных синхронных и двух крыльевых) с боекомплектом 350 патронов на ствол.

Проект, получивший обозначение F.5, произвел благоприятное впечатление на военных, заказавших один прототип (MM392). Эта машина была построена к концу 1938 г. и впервые поднялась в воздух 19 февраля 1939 г. Испытания, продолжавшиеся до середины апреля 1940 г., не выявили существенных преимуществ



Caproni Vizzola F.5



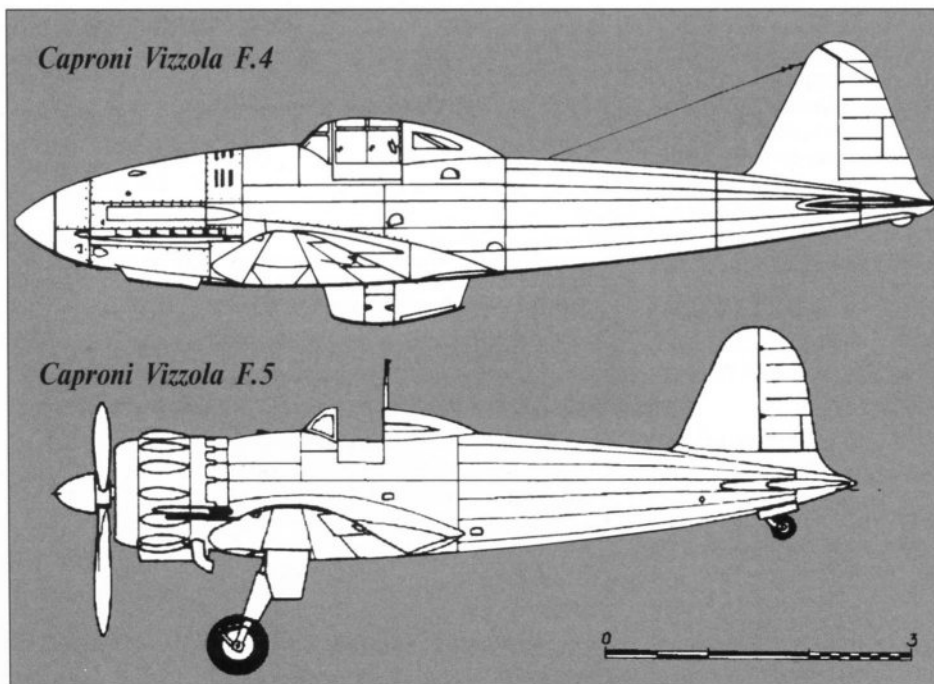
Caproni Vizzola F.4

перед уже запущенными в серию истребителями G.50 и MC.200. Но при этом изделие «Капрони Виццола» отличалось гораздо меньшей стоимостью: если MC.200 обходился казне в 380 тыс. лир, то F.5 – в 295 тыс. Это и послужило мотивом для заказа в сентябре 1939 г. 12 предсерийных и 200 серийных самолетов.

В январе 1940 г. был готов второй прототип (MM413), а весной выпустили и предсерийную партию (MM5921-5932). Но от полномасштабного выпуска F.5 так и отказались – к тому времени требовались самолеты с более высокими летными характеристиками. Предсерийные F.5 эксплуатировались в 300-й эскадрилье, а затем в 167-й группе вплоть до лета 1943 г.

В 1938 г. «Капрони Виццола» начали проработку варианта истребителя под рядный двигатель жидкостного охлаждения «Изотта Фраскини» «Ассо» 121RC 40 мощностью 960 л.с. Но вскоре работы были свернуты из-за загруженности созданием F.5. В следующем году проектирование возобновили, но уже под немецкий мотор DB 601A мощностью 1175 л.с.

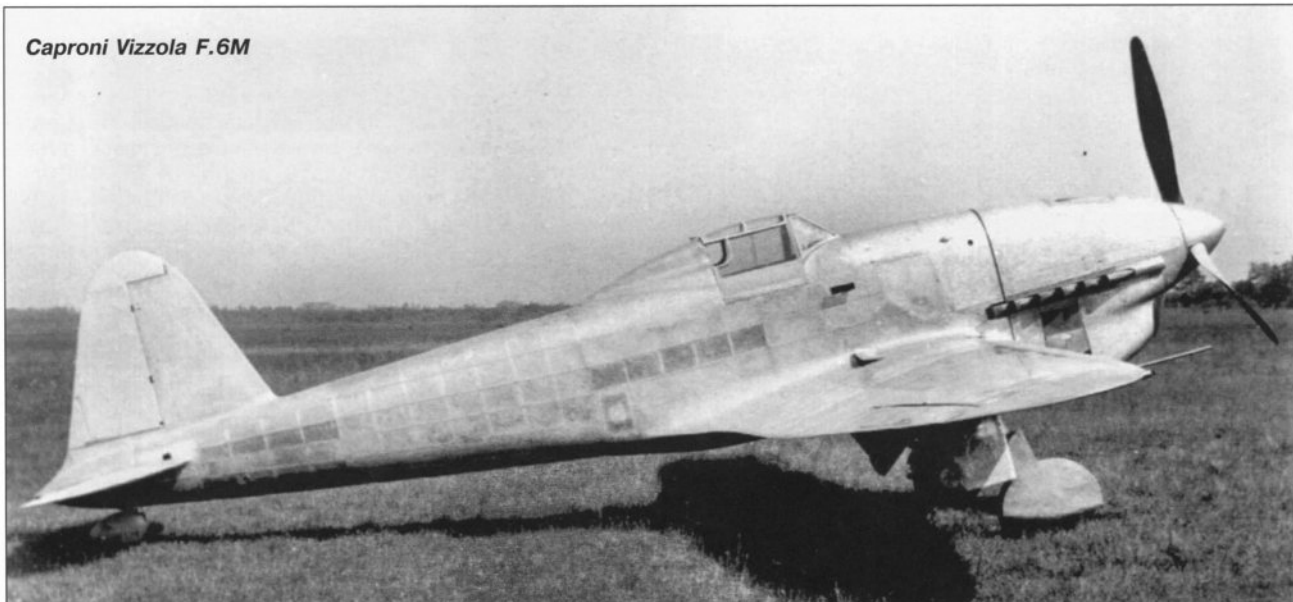
В качестве прототипа машины, получившей индекс F.4, использовали послед-



Caproni Vizzola F.4

Caproni Vizzola F.5

Caproni Vizzola F.6M



Летно-тактические характеристики самолетов F.4, F.5, F.6

	F.5	F.4	F.6MZ
Размах крыла, м	11,35	11,30	11,82
Длина самолета, м	7,90	9,15	9,25
Высота самолета, м	3,00	3,02	3,02
Площадь крыла, кв. м	17,60	18,81	18,50
Масса, кг:			
пустого самолета	1818	2462	
взлетная	2238	3000	
Максимальная скорость, км/ч	496	550	640
Практический потолок, м	9500	10300	8000
Дальность полета, км	1000	950	1370

ний предсерийный F.5 (поэтому иногда встречается обозначение F.5bis). Испытания начались в июле 1940 г., но в октябре самолет потерпел аварию. После восстановления испытания продолжили. Машина показала характеристики, существенно превосходящие F.5, но в серию не пошла, послужив основой для создания следующей модели F.6M. Прототип F.4 некоторое время эксплуатировался в строевой части – 303-й эскадрилье 167-й группы.

Литера «М» в обозначении F.6M означала, что самолет имеет цельнометаллическую конструкцию – от деревянного крыла отказались. Кроме того, установили ещё более мощный двигатель DB 605A (1475 л.с.). Первый вылет прототипа F.6M (MM481) состоялся в сентябре 1941 г. Испытания продолжались почти весь 1942 г., но в серию машина не пошла из-за отсутствия достаточного количества двигателей. Конструкторы попытались решить эту проблему, заменив немецкий мотор 24-цилиндровым двигателем «Изотта Фраскини» «Зета» RC 25/60 мощностью 1250 л.с. Из двух заказанных прототипов самолета, получившего обозначение F.6MZ, был построен лишь один (MM498), впервые поднявшийся в воздух в августе 1943 г. Испытания выявили сильный перегрев двигателя в полете, но доводка машины была прервана вследствие капитуляции Италии.

«САИ Амброзини» SAI.107, SAI.207, SAI.403

Во второй половине 30-х гг. среди авиационных конструкторов определенной популярностью пользовалась концепция легкого истребителя – более дешевого, чем традиционные машины, но при этом обладающего высокими летно-тактическими характеристиками, прежде всего за счет высокой удельной мощности. Наиболее последовательно её развивали во Франции, где в относительно большом количестве (несколько десятков экземпляров) строился истребитель «Кодрон» CR.714. Отдали ей дань и в других ведущих странах, в частности, в Италии. Здесь ведущие позиции принадлежали фирме «САИ Амброзини», создавшей удачный учебно-тренировочный моноплан S.7 (впервые поднялся в воздух в 1939 г.). Инженер Серджио Стефанутти (Sergio Stefanutti) предложил на его основе проект скоростного истребителя SAI.107. В целях упрощения производства и удешевления самолета вся конструкция нового истребителя была целиком изготовлена из дерева. По сравнению с исходным вариантом был переработан фюзеляж и установлен более мощный двигатель – 515-сильный рядный мотор жидкостного охлаждения «Изотта Фраскини» «Гамма» RC 35IS с двухлопастным деревянным винтом. Вооружение было более чем скромным – всего один 7,7-мм пулемет.



Экспериментальный SAI.107

Первый прототип истребителя (MM441) имел необычный вид, который придавало ему лобовое стекло, тянущееся до двигателя. Согласно задумке Стефанутти, такое решение должно было значительно улучшить аэродинамические качества самолета. Однако уже первый полет, состоявшийся осенью 1940 г., показал, что оно очень плохо сказалось на обзоре из кабины пилота. В срочном порядке остекление кабины переделали, приведя его к более привычному виду. Доработанный SAI.107 вышел на испытания в начале 1941 г. Вскоре машину передали в испытательный центр в Гуидонии, по результатам которых военные рекомендовали доработать самолет, прежде всего в направлении усиления вооружения и повышения скоростных качеств. И хотя этот самолет разбился 18 июля 1941 г., работы были продолжены.

Доработанный вариант получил обозначение SAI.207. На самолете установили более мощный мотор «Дельта» RC 35 (700 л.с.) той же фирмы «Изотта Фраскини». Вооружение теперь состояло из пары

12,7-мм пулеметов с боекомплектom 175 патронов на ствол. Прототип MM442 впервые поднялся в воздух в начале 1942 г. Вскоре к нему присоединилась и вторая машина (MM443), получившая ещё более мощный двигатель «Дельта» RC 40 (750 л.с.). На испытаниях SAI.207 показал просто впечатляющие показатели — его максимальная скорость доходила до 630–640 км/ч, а потолок достигал 12000 м. По заявлению пилота, на пикировании скорость могла достигать почти 960 км/ч, хотя более реальным будет официально зафиксированный показатель 750 км/ч. Столь внушительные ТТХ произвели огромное впечатление на командование «Реджиа Аэронаутика». Скоростной SAI.207 отлично подходил на роль скоростного перехватчика, особенно если учитывать факт возрастающей мощи союзной авиации. Жизнь первого прототипа и его лётчика трагически оборвалась 5 декабря 1943 г. — самолёт был разбит в аварии и похоронил под обломками Марио Фаччиоли (Mario Faccioli).

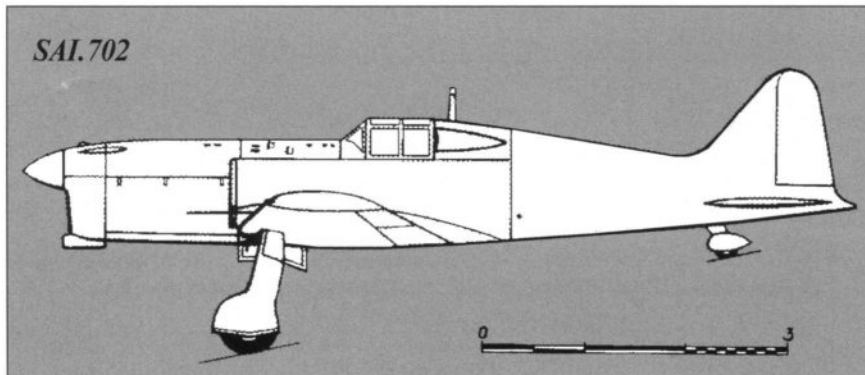
«Реджиа Аэронаутика» заказала предсерийную партию из 12 самолетов SAI.207, а также сделала огромный серийный заказ на 2000 истребителей. Но от массового производства SAI.207 отказались в пользу более совершенного SAI.403. Предсерийные же самолеты (MM8425–8436) были построены в течение марта–июня 1943 г. и даже успели попасть в некоторые строевые части.

Проект SAI.403 был представлен в начале 1942 г. Отличиями от SAI.207 был несколько видоизмененный фюзеляж и хвостовое оперение, крыло большей площади, а также новый двигатель «Изотта Фраскини» «Дельта» RC 21/60 мощностью 750 л.с. с 3-лопастным винтом фирмы «Пьяджо». Конструкция самолёта было

SAI.207



SAI.702



Летно-тактические характеристики самолетов SAI.107, SAI.207, SAI.403

	SAI.107	SAI.207	SAI.403B
Размах крыла, м	9,00	9,00	9,80
Длина самолета, м	8,00	8,02	8,20
Высота самолета, м	2,40	2,40	2,90
Площадь крыла, кв. м	13,10	13,90	14,42
Масса, кг:			
пустого самолета	1280	1750	1983
взлетная	1600	2415	2640
Максимальная скорость, км/ч	500	625	648
Скороподъемность, м/с		13,3	15,87
Практический потолок, м		12000	9800
Дальность полета, км	800	850	940

максимально адаптирована для серийного выпуска. Что касается ТТХ, то «САИ Амброзини» обещала ещё больший прирост в скорости при сохранении прежних маневренных качеств, что подтвердилось впоследствии испытаниями прототипа. В январе 1943 г. было одобрено серийное производство 3000 SAI.403. Заказы распределились следующим образом: «САИ Амброзини» – 800, «Капрони» – 1000, СИАИ – 1200 самолетов. Помимо номера, самолет получил и название «Дардо» (Dardo – «Стрела»).

Конструкторы предложили несколько вариантов истребителя. SAI.403A представлял собой легкий перехватчик с парой синхронных 12,7-мм пулеметов (боекомплект – 200 патронов на ствол) и взлетной массой 2478 кг. SAI.403B был фронтовым истребителем с вооружением, усиленным за счет двух крыльевых 15-мм пулеметов MG 151/15 или 20-мм пушек MG 151/20 (боекомплект 200 патронов на ствол). При этом взлетная масса возрастала до 2643 кг. Наконец, SAI.403C задумывался как дальний истребитель с двумя 20-мм пушками (или 15-мм пулеметами) в крыле и парой

подвесных 130-л топливных баков. Дальность полета, согласно расчетам, могла достигать 2230 км.

Прототип SAI.403 (MM518), построенный в варианте фронтового истребителя, облетали в январе 1943 г. Первые полеты показали, что новые крылья оказались недоделанными – благодаря им самолет стал более маневренный, однако они же создавали на больших скоростях неприятную вибрацию, ставшую причиной катастрофы самолета. Несмотря на это, как и в случае с SAI.207 лётчики-испытатели были практически единодушны во мнении – истребитель нужно срочно запускать в серийное производство. Особенно важным был тот, факт, что при выпуске SAI.403 не требовалось использование стратегических материалов, поскольку конструкция истребителя была большей частью деревянной и могла при этом выдерживать значительные перегрузки. Были достигнуты соглашения о выпуске самолета в Германии на фирме «Хейнкель» и в Японии на «Мицубиси», но капитуляция Италии поставила крест

на этих планах. Прототип оказался в руках немцев, испытывался в Германии, но с 1944 г. его следы теряются.

IMAM Ro.57

Среди машин, поступивших на испытания в течение 1936–1938 гг., не было ни одного двухмоторного истребителя. Такой самолёт был нужен для эскортирования бомбардировщиков, перехвата и долговременного патрулирования, чего не могли обеспечить одномоторные самолёты. Чтобы восполнить этот пробел в 1938 г. конструкторская бригада под руководством Пьетро Карелио и Манлио Фиоре на фирме IMAM принялась за разработку нового двухмоторного истребителя.

В работе над самолётом был использован задел по отвергнутому ранее проекту Ro.53, что в некоторой степени упростило задачу инженерам. В отличие от других аналогичных машин итальянская разработка имела одноместную кабину, без всякой возможности размещения задней стрелковой точки. Конструкция изготовлялась по классической схеме – деревянное крыло и металлический фюзеляж. Мотоустановка из двух двигателей «Фиат» A.74RC 38 обладала неплохой суммарной мощностью, что должно было позволить истребителю развивать скорость не менее 550 км/ч. Немного подкачало только вооружение, которое состояло всего из двух 12,7-мм пулеметов, установленных в носовой части фюзеляжа. Концептуально и даже внешне машина напоминала британский одноместный двухмоторный истребитель «Уирлуинд» фирмы «Уэстленд», но «британец» имел гораздо более сильное вооружение – четыре 20-мм пушки.



SAI.403



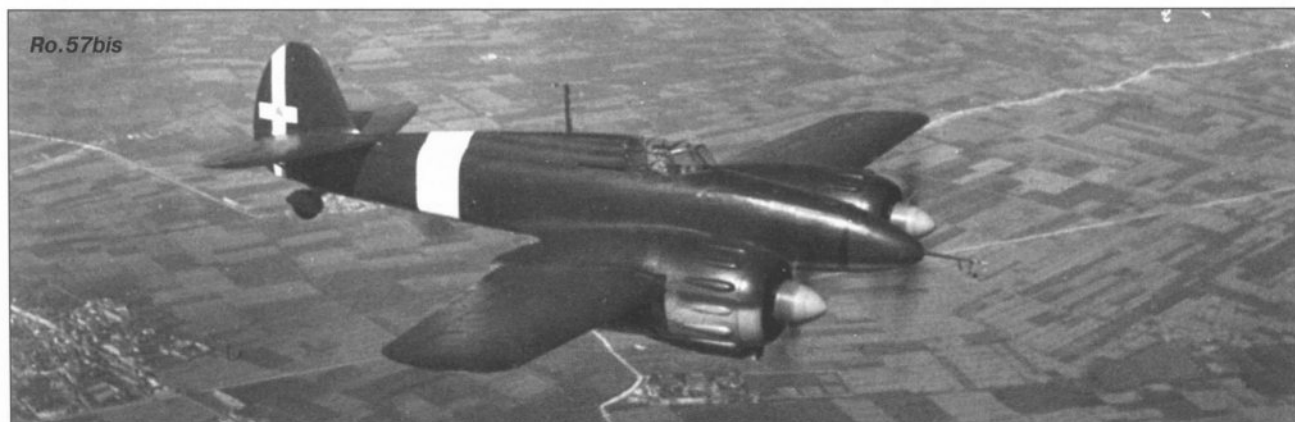
Прототип Ro.57 (MM.407)

Первый прототип истребителя Ro.57 (MM407) построили к началу 1939 г. От самолёта ожидали достаточно много, но на испытаниях проходивших в Гвидонии выяснилось, что Ro.57 почти по всем показателям уступает одномоторным истребителям. Несмотря на это «Реджиа Аэронаутика» не собиралась отказываться от этого проекта и предложила фирме IMAM доработать самолёт. На все усовершенствования ушло около двух лет. За это время итальянцы построили ещё несколько прототипов и предсерийных самолётов, но на вооружение они официально приняты не были. Даже приблизительные расчеты показывали, что для доведения Ro.57 до стандарта полноценного истребителя-перехватчика потребуется как минимум увеличить состав и калибр вооружения, а это привело бы к неминуемому росту полетной массы. С заменой двигателей тоже не вышло ничего хорошего из-за неспособности итальянской промышленности в установленные сроки наладить производство более мощных моторов. Истребитель устаревал прямо на глазах, а реальных путей улучшения характеристик в ближайшее время так и не предвиделось. Пытаясь спасти проект, конструкторы переделали его из истребителя-перехватчика в истребитель-бомбардировщик, способный нести под фюзеляжем 500-кг бомбу. Новая версия истребителя получила обозначение Ro.57bis. Согласно различным

Летно-тактические характеристики самолета Ro.57bis

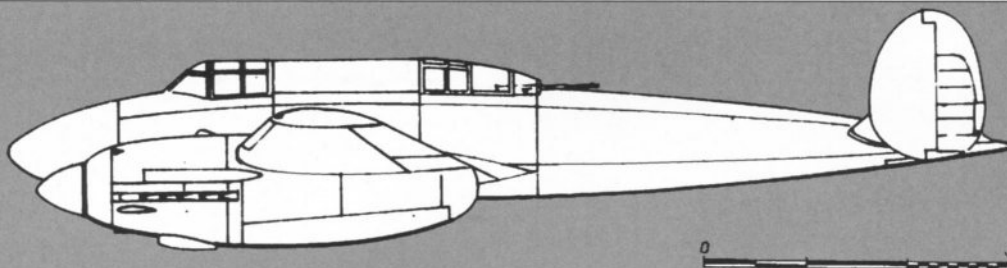
Размах крыла, м	12,50
Длина самолета, м	8,80
Высота самолета, м	2,90
Площадь крыла, кв. м	23,00
Масса, кг:	
пустого самолета	3490
взлетная	4990
Максимальная скорость, км/ч	516
Практический потолок, м	9300
Дальность полета, км	1200

источникам, из заказа на 200 экземпляров было собрано 50–60 Ro.57bis, причем под этот стандарт успели переделать и несколько оригинальных Ro.57. Часть самолётов была в начале 1943 г. направлена для прохождения службы в состав 97-й группы. Ro.57bis пытались использовать и как истребитель, и как штурмовик. Первые же боевые вылеты показали посредственные характеристики самолета – невысокую скороподъемность и недостаточную практическую дальность. Кроме того, у Ro.57 постоянно перегревались двигатели. Все это привело к остановке контракта. В результате боевых действий до капитуляции Италии «дожили» всего четыре экземпляра Ro.57.



Ro.57bis

Ro.58



IMAM Ro.58

Провал проекта Ro.57 и острая необходимость в тяжелом истребителе побудили руководство фирмы IMAM и её конструкторский коллектив начать разработку новой машины. Требования, согласованные с командование «Реджиа Аэронаутика», предусматривали создание двухмоторного истребителя с достаточно высокими летными данными – максимальной скоростью 600 км/ч, дальностью полета 1500 км и практическим потолком 10000 м. Самолет должен был получить бронирование и очень мощное наступательное вооружение – пять 20-мм пушек MG 151/20 (три в носовой части и две под пилотской кабиной). В отличие от Ro.57 новая машина, получившая обозначение Ro.58, была двухместной, и у стрелка-радиста имелась оборонительная установка с 12,7-мм пулеметом. Взамен прежних моторов «Фиат» A.74RC 38 применили немецкие «Даймлер-Бенц» DB 601A мощностью 1175 л.с.

В 1941 г. было начато строительство двух опытных экземпляров самолета (MM431 и 432). На испытаниях первый прототип вышел в мае 1942 г. Уже в первом полете возникли трудности, и только благодаря квалификации пилота удалось посадить самолет без повреждений. Следующий полет так же был прерван из-за перегрева обоих двигателей. После этого самолет подвергся значительной перестройке – была существенно переделана хвостовая часть и радиаторы двигателей. Однако и после этого самолет показал свой норов – следующий полет закончился аварией, вышли из строя трубопроводы гидравлической системы.

Самолет вновь отремонтировали, и испытания были продолжены в Гуидонии. Там самолет прошел сравнительные испытания с немецким Me 410 и показал неплохие летные качества. Однако машина была очень сложной в управлении, что выдвигало повышенные требования к уровню подготовки пилотов. Этот вывод и трудности с поставкой двигателей затянули испытания до 1943 г. В ходе этих испытаний рассматривался

Летно-тактические характеристики самолета Ro.58

Размах крыла, м	13,40
Длина самолета, м	9,89
Высота самолета, м	3,39
Площадь крыла, кв. м	26,20
Масса, кг:	
пустого самолета	4350
взлетная	6100
Максимальная скорость, км/ч	605
Практический потолок, м	9800
Дальность полета, км	1500

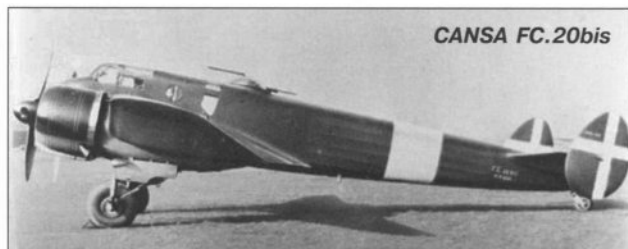


вопрос о превращении Ro.58 в специальный самолет для уничтожения бомбардировочных армад союзников. Согласно этим планам самолет с подвешенными бомбами должны были быть подорван посреди формирования бомбардировщиков. Дальнейшим работам над самолетом помешала капитуляция Италии. Судьба единственного построенного самолета теряется после сентября 1943 г. Второй экземпляр (MM432) так и не был закончен.

CANSA FC.20

Ещё одну попытку создать двухмоторный тяжелый истребитель предприняла фирма CANSA, входящая в концерн «Фиат». В 1940 г. под руководством Джакомо Моззо (Giacomo Mosso) здесь разработали проект многоцелевого боевого самолета под индексом FC.20. Он представлял собой двухместный среднеплан цельнометаллической конструкции с двухкилевым оперением и убирающимся шасси. Силовая установка – два мотора «Фиат» A.74RC 38 мощностью по 840 л.с. Первый из двух прототипов (MM403) выполнили в варианте разведчика-бомбардировщика с остекленной носовой частью, где находилось рабочее место штурмана. Он вышел на испытания 12 апреля 1941 г., однако показанные им летные данные (скорость 467 км/ч и дальность полета 1300 км) были признаны недостаточными.

Второй прототип FC.20bis (MM404) был истребителем-бомбардировщиком. Он получил укороченную неостекленную носовую часть. Второй член экипажа (стрелок-радист) теперь находился за пилотом и обслуживал турель «Скотти» с 12,7-мм пулеметом (боекомплект 500 патронов). Наступательное вооружение состояло из 37-мм пушки «Бреда» (боекомплект 42 патрона) в носу фюзеляжа и двух 12,7-мм пулеметов (по 250 патронов) в корневой части крыла; кроме того, можно было подвесить до 250 кг бомб.



CANSA FC.20bis нулевой серии, реквизированного Люфтваффе, осень 1943 г.

Доработки MM404 продолжались до весны 1943 г., а в апреле его передали в одну из строевых эскадрилий для войсковых испытаний. Боевой опыт показал, что

Чужие крылья

Мы уже упоминали, что наряду с самолетами отечественного производства истребительная авиация «Реджиа Аэронаутика» использовала и несколько типов импортных машин – германских и французских. Безусловно, лучшим из них был знаменитый «Мессершмитт».

«Мессершмитт» Bf 109

Первое знакомство итальянских пилотов со «сто девятым» состоялось в июле 1937 г. в нейтральной Швейцарии – в Цюрихе, во время международных авиационных состязаний. Один из первых Bf 109D, участвовавший в этом конкурсе, показал безусловное преимущество над всеми соперниками, включая итальянскую команду, выступавшую на бипланах «Фиат» CR.32. Вскоре «Мессершмитты» и «Фиаты» стали боевыми союзниками – в составе сражавшегося в Испании Легиона «Кондор» появились Bf 109. Успешное боевое применение германских монопланов возбудило у командования «Реджиа Аэронаутика» желание присмотреться к этим машинам внимательнее. В августе 1939 г. в испытательный центр на авиабазе Гуидония прибыли четыре самолета Bf 109E, «одолженных» у Люфтваффе. Но едва итальянские пилоты начали осваивать истребители, как началась Вторая мировая война, и по требованию германской стороны самолеты пришлось вернуть.

Первые практические шаги по принятию на вооружение «Реджиа Аэронаутика» были предприняты уже после вступления Италии в войну. Осенью 1940 г. ита-

Летно-тактические характеристики самолета FC.20bis

Размах крыла, м	16,00
Длина самолета, м	12,18
Высота самолета, м	4,03
Площадь крыла, кв. м	40,00
Масса, кг:	
пустого самолета	4770
взлетная	6880
Максимальная скорость, км/ч	420
Практический потолок, м	7350
Дальность полета, км	1150

FC.20bis мало подходит на роль истребителя перехватчика. Тем не менее, в мае-августе 1943 г. выпустили предсерийную партию из десяти таких самолетов. Три из них попали в 173-ю эскадрилью стратегической разведки.

Пытаясь улучшить летные характеристики, конструкторы предложили вариант FC.20ter, оборудованный 1000-сильными моторами «Фиат» A.80RC 40. В эту модификацию начали переделывать первый прототип, но ввиду капитуляции Италии работы не были завершены. Проект FC.20quater предусматривал создание самолета с германскими двигателями DB 601A-1 (1250 л.с.) и очень мощным вооружением: две 37-мм либо одна 54-мм пушка в носу фюзеляжа и две 20-мм пушки в корневых частях крыла. В такой вариант начали переоборудовать одного из предсерийных FC.20bis, но и эти работы не были окончены.

льянское авиационное соединение было направлено на территорию Бельгии для участия в «Битве за Англию». Пилоты G.50 и CR.42, входивших в это соединение, смогли наглядно убедиться в преимуществах германского истребителя. К тому же принятие Bf 109 на вооружение экспедиционного корпуса могло существенно облегчить взаимодействие «Реджиа Аэронаутика» с Люфтваффе. Две эскадрильи (352-я и 353-я) 20-й группы, летавшей на «Фиатах» G.50, получили по одному «Мессершмитту» для подготовки пилотов. Но в апреле 1941 г. итальянцев вывели из Бельгии, и планы перевооружения так и не были реализованы.

Первым «Мессершмиттом», получившим опознавательные знаки «Реджиа Аэронаутика», стал самолет, восстановленный механиками 150-й группы на аэродроме Тираны (Албания) в середине 1941 г. История этой машины во многом неясна. Одни источники указывают, что это был бывший югославский Bf 109E-3, другие же относят истребитель к модификации Bf 109E-7 (бывший Люфтваффе). Вероятно, при его восстановлении использовались узлы от разных самолетов. После приведения в летное состояние этот «сто девятый» использовался для испытаний в Гуидонии, но массовых поставок «Мессершмиттов» в «Реджиа Аэронаутика» пришлось ждать ещё почти два года.

В начале 1943 г. военно-политическое руководство Италии обратилось к германскому союзнику с просьбой о предоставлении крупных партий авиатехники. 27 февраля был сделан запрос на поставку 500 самолетов – 300 истребителей и 200 бомбардировщиков. К

Итальянский Bf. 109G-6, 365-я эскадрилья



5 мая список был расширен и конкретизирован. Теперь для «Реджиа Аэронаутика» требовалось 300 истребителей Bf 109G, 200 бомбардировщиков Ju 87 и Ju 88, 50 двухмоторных истребителей-бомбардировщиков Me 210, 12 ночных истребителей Do 217 и 60 десантных планеров DFS 230. В полном объеме удовлетворить запросы до капитуляции Италии германская сторона не успела, но Bf 109 поступило довольно много – 122 единицы, причем первые машины этого типа были переданы уже 19 апреля 1943 г.

Из числа поставленных «сто девярых» 15 самолетов относились к модификации Bf 109F-4. Это были старые машины выпуска 1941 г., снятые с эксплуатации частей Люфтваффе в Греции и находившиеся на хранении в авиапарке в Барии. Остальные 107 самолетов – новые Bf 109G выпуска февраля-марта 1943 г. (в т.ч. 6 Bf 109G-2, 10 Bf 109G-4 и 91 Bf 109G-6). Эти машины поступили на вооружение 150-й и 3-й групп, а также ряда других частей. Вооружение Bf 109F-4 и Bf 109G-2 состояло из 20-мм мотор-пушки MG 151/20 с боекомплектом 150 снарядов и пары синхронных 7,92-мм пулеметов MG 17 (по 500 патронов на ствол). На Bf 109G-6 пулеметы были заменены крупнокалиберными, 13,2-мм MG 131 (боекомплект по 300 патронов). Машины Bf 109F-4 комплектовались моторами DB 601 в то время, как на самолетах серии «G» стояли двигатели DB 605.

С середины 1944 г. начались поставки «Мессершмиттов» в ВВС Итальянской социальной республики. Они получили порядка 200 «сто девярых» модификаций Bf 109G-6, G-10, G-12 (двухместных учебных), G-14 и K-4.



Bf. 109G-10 ВВС Итальянской социальной республики

Летно-тактические характеристики самолетов Bf 109

	Bf 109F-4	Bf 109G-6
Размах крыла, м		9,90
Длина самолета, м		8,85
Высота самолета, м		2,50
Площадь крыла, кв. м		16,20
Масса, кг:		
пустого самолета	2392	2675
взлетная	3120	3400
Максимальная скорость, км/ч / на высоте, м	620/6500	618/6900
Время набора высоты 3000 м, мин, с	2'36"	2'54"
Практический потолок, м	12000	11500
Дальность полета, км	480	560

Ночные истребители

Если ситуация с обеспечением «Реджиа Аэронаутика» одномоторными дневными истребителями была ещё сносной, то ночная истребительная авиация находилась «в загоне». Находясь на вооружении её многочисленных эскадрилий бипланы «Фиат» CR.42 не только не имели никаких технических средств обнаружения противника в условиях темного времени суток, но и попросту не могли догнать современные бомбардировщики союзников. Поэтому уже в 1942 г. для их замены заказали 24 двухмоторных самолета «Мессершмитт» Bf 110F с радаром «Лихтенштейн». Для подготовки экипажей немцы передали союзнику три Bf 110C. Два из них попали в 235-ю эскадрилью 60-й истребительной группы (аэродром Лонате Поццоло), а третий – в 41-й бомбардировочный стормо. Эту часть предполагалось перевооружить на двухмоторные самолеты «Фиат» BR.20M, оборудованные РЛС «Лихтенштейн». Но в связи со сворачиванием производства Bf 110 (приоритетом пользовались одномоторные истребители Bf 109 и Fw 190) дальнейшие поставки «сто десятых» итальянским ВВС были отменены. После капитуляции Италии Германия передала ВВС Итальянской социальной республики два самолета Bf 110G. Самолеты поступили в 170-ю эскадрилью, но сведения об их боевом применении отсутствуют.

Вместо Bf 110 в 1943 г. «Реджиа Аэронаутика» получила ночные истребители «Дорнье» Do 217J, созданные на базе бомбардировщика Do 217E. От базового варианта истребитель отличался неостекленной носовой частью, в которой вместо кабины штурмана оборудовали отсек вооружения. На модификации Do 217J-1 устанавливались четыре 20-мм пушки MG FF/M (боекомплект по 240 патронов на ствол) и четыре 7,92-мм пулемета MG 17 (по 1000 патронов). Оборонительное вооружение было представлено двумя 13,2-мм пулеметами MG 131 (по 500 патронов на ствол) в верхней и нижней установках. На этой модификации был сохранен хвостовой бомбоотсек, позволяющий подвесить восемь 50-кг бомб, но при этом отсутствовал радар. Недостаток, критичный для ночного истребителя, исправили на варианте Do 217J-2. На нем окончательно избавились от бомбардировочного «наследия», ликвидировав бомбоотсек, но зато уста-

Летно-тактические характеристики самолета Do 217J-2

Размах крыла, м	19,00
Длина самолета, м	18,20
Высота самолета, м	5,00
Площадь крыла, кв. м	57,00
Масса, кг:	
пустого самолета	9350
взлетная	13180
Максимальная скорость, км/ч на высоте 5500 м	487
Практический потолок, м	8400
Дальность полета, км	2050

новили РЛС FuG 202 «Лихтенштейн». Кроме того, вместо пушек MG FF/M установили новые MG 151/20 – того же калибра, но с ленточным питанием (по 250 патронов на ствол). У MG FF/M боепитание осуществлялось из магазинов емкостью по 60 патронов, которые приходилось заменять стрелку-радисту. Силовая установка обоих вариантов была одинаковой – 14-цилиндровые двигатели воздушного охлаждения BMW 801A мощностью по 1560 л.с. Экипаж самолета состоял из трех человек.

«Реджиа Аэронаутика» получила 12 Do 217J, поступивших на вооружение 235-й эскадрильи 60-й группы. Сначала в сентябре 1942 г. – феврале 1943 г. поставили шесть машин Do 217J-1, а в феврале-июне 1943 г. поступило шесть Do 217J-2. Особыми успехами экипажи итальянских «Дорнье» похвастаться не могли – они записали на свой счет лишь одну воздушную победу, сбив в ночь на 17 июля 1943 г. британский «Ланкастер».

«Девуатин» D.520

Этот самолет стал единственным французским истребителем, относительно широко применявшимся «Реджиа Аэронаутика». Разработка D.520 началась в 1937 г. по инициативе фирмы, пытавшейся создать истребитель, способный конкурировать с машинами «Моран» MS.406 и «Блох» MB.151. Прототип нового «Девуатина» впервые поднялся в воздух 2 октября 1938 г., а в январе 1940 г. начались поставки серийных самолетов. Машины комплектовались 12-цилиндровыми V-образными двигателями жидкостного охлаждения «Испано-Сьюиза» HS12Y-45 мощностью 930 л.с. Вооружение D.520 считалось довольно мощным: 20-мм пушка «Испано-Сьюиза» HS-404, установленная в развале цилиндров двигателя и стреляющая через вал винта (боекомплект 60 патронов), а также четыре 7,5-мм пулемета MAC 34 в крыле (по 675 патронов на ствол). Несмотря на многочисленные «детские болезни» (постоянный перегрев двигателя, ненадежная работа нагнетателя и нередкие отказы вооружения), истребители «Девуатин» быстро завоевали признание у летчиков благодаря своей отличной маневренности, удобной кабине с хорошим остеклением фонаря и неплохим взлетно-посадочным характеристикам. А за изящный, красивый силуэт D.520 вскоре прозвали «мисс Франция». В процессе серийного выпуска систему охлаждения двигателя доработали, что позволило «выжимать» из мотора его максимальную мощность. Скорость самолета повысилась до 550 км/ч. К моменту перемирия 23 июня 1943 г. было изготовлено



Bf 110C-3 из состава 235-й эскадрильи, весна 1943 г.



Летно-тактические характеристики самолета D.520

Размах крыла, м	10,20
Длина самолета, м	8,60
Высота самолета, м	2,57
Площадь крыла, кв. м	15,87
Масса, кг:	
пустого самолета	2123
взлетная	2677
Максимальная скорость, км/ч на высоте 5000 м	550
Время набора высоты 5000 м, мин, с	6'41"
Практический потолок, м	10000
Дальность полета, км	1250

438 D.520, выпуск их продолжался и позже – машины поступали в ВВС Виши. Общее количество построенных самолетов этого типа достигло 905 единиц.

Пилоты «Реджиа Аэронаутика» столкнулись с «Девуатинами» в бою в июне 1940 г. Французские самолеты показали полное преимущество над итальянскими истребителями. В 1941 г. представился случай познакомиться с D.520 поближе. Во время переброски частей ВВС Виши в Северную Африку два «Девуатина» совершили вынужденные посадки на территории Италии – один в Риме, а другой в Катании (Сицилия). Но в большом количестве D.520 были получены итальянцами лишь в ноябре 1942 г., когда Германия и Италия заняли ранее не оккупированную часть территории Франции. На аэродромах оккупированного Италией Прованса было захвачено несколько сот самолетов, часть из которых признали пригодными к использованию в «Реджиа Аэронаутика». Среди них было и 36 D.520. Ещё 30 самолетов этого типа выменяли у немцев на французские же бомбардировщики «Амио» 451. «Девуатины» не пользовались особой популярностью у итальянских пилотов – самолет считался чрезмерно «чувствительным» в управлении. С одной стороны, в полете машиной можно было управлять буквально

Вверху и внизу: Dewoitine D.520



«двумя пальчиками», с другой – пилотам, привычным к более «жестким» самолетам, весьма трудно было «приноровиться» к «Девуатину». В итоге, самолеты этого типа стали «героями» двух десятков летных происшествий. С подобной проблемой столкнулись и Люфтваффе: в учебных истребительных эскадрах, где эксплуатировались D.520, в течение года разбилось 111 машин этого типа!

Первыми из строевых частей «Реджиа Аэронаутика» истребители D.520 в феврале 1943 г. получили 8-я и 22-я группы. В марте-апреле их получили 161, 55 и 60-я группы, а затем ещё несколько частей. Из-за своего пушечного вооружения D.520 считался в «Реджиа Аэронаутика» специализированным истребителем для борьбы с тяжелыми бомбардировщиками. Три самолета осенью 1943 г. числились в ВВС Итальянской социальной республики, но применялись лишь как учебные.

Асы в бою

30-е годы прошлого века были весьма деятельными для Италии. Дуче, едва страна оправилась от мирового кризиса, а её вооруженные силы немного «подкачали мышцы», взялся за реализацию своих имперских амбиций. Первой жертвой суждено было стать Эфиопии – единственному (кроме Либерии, находившейся под сильным влиянием США) независимому государству на Африканском континенте. Вся вина Эфиопии состояла в том, что территория этой страны находилась между двумя итальянскими владениями – Эритреей и Итальянским Сомали. Этого было вполне достаточно для агрессора, и 2 октября 1935 г. Италия объявила Эфиопии войну. 350-тысячной армии, несмотря на подавляющее превосходство в вооружении, понадобилось более полугода для того, чтобы сломить сопротивление Эфиопии. Поскольку Эфиопия располагал лишь горсткой устаревших самолетов, участие «Реджиа Аэронаутика» в войне свелось к разведке, бомбо-штурмовым ударам (в т.ч. и с применением иприта) и транспортным перевозкам.

Испанский дебют

18 июля 1936 г. в Испании вспыхнул бунт большинства армейских частей против левого правительства Народного фронта. Так началась продолжавшаяся без малого три года гражданская война, в которой прошли «крещение огнем» многие образцы боевой техники и были опробованы тактические концепции и приемы для будущей «большой» войны.

Итальянское правительство с самого начала встало на сторону мятежников, направив в Испанию свои войска. И если сухопутные части вступили в бой ближе к концу года, то авиация участвовала в конфликте с первых недель. Уже 25 июля Муссолини отдал распоряжение передать мятежникам 12 трехмоторных транспортных самолетов S.81 и 24 истребителя CR.32. Транспортники были перегнаны по воздуху и совместно с немецкими Ju 52 приступили к переброске марокканских частей и подразделений Иностранного ле-

Истребительная авиация в итальянских восточно-африканских владениях по состоянию на начало 1935 г. была представлена всего двумя эскадрильями, вооруженными устаревшими бипланами «Фиат» CR.20. В частности, в Эритрее дислоцировалась 106-я АЭ (16 самолетов), одно звено которой находилось на аэродроме Массауа, а второе – в Асэбе. В Итальянском Сомали базировалась 107-я АЭ (8 машин) в Горрази и Лу Фернанди. В последующие месяцы новые истребители практически не поступали, имеющиеся же постепенно списывались по износу. В итоге уже к октябрю 1936 г. 106-ю эскадрилью расформировали, а 107-ю перевооружили разведчиками Ro.1* – впрочем, такими же старыми, как и CR.20. Несколько уцелевших истребителей передали в 108-ю АЭ (Итальянское Сомали), где они эксплуатировались совместно с разведчиками Ro.37bis. Последние истребители этой части были списаны к концу 1937 г.

Первым настоящим испытанием для истребителей стала гражданская война в Испании.

гиона из Марокко в Испанию. А 14 августа в Мелилье (Испанское Марокко) морским путем доставили первую дюжину истребителей. Отряд возглавил капитан Винченцо Дегуаль (Vincenzo Dequal)**. Итальянские самолеты получили испанские опознавательные знаки и формально вошли в состав «Авиасьон дель Терцио» – авиации Иностранного легиона. «Фиат» CR.32 был прозван испанцами «Чирри» (Chirri – «Сверчок») из-за своего обозначения «CR».

К 21 августа после сборки и облета машин истребительная эскадрилья Дегуаля была сосредоточена на аэродроме Таблада возле Севильи. Первой боевой задачей для истребителей стало обеспечение ПВО войск мятежников в Андалузии, а также сопровождение собственных транспортных самолетов и бомбардировщиков. 27 августа в порт Виго на Атлантическом побережье Испании доставили ещё девять CR.32, составивших 2-ю истребительную эскадрилью «Авиасьон дель Терцио», а возглавил её тененте (лейтенант) Данте Оливеро (Dante Olivero). Звено из трех «Фиатов» в тот же день доставили в Пальма-де-Майорку.

Главными противниками пилотов «Чирри» в первые месяцы войны были авиаторы республиканских ВВС, летавшие на самолетах французской разработки, но в большинстве своем строившихся в Испании: разведчиках-бомбардировщиках «Бреге» Br.XIX и истребителях «Ньюпор» NiD.52. Эти машины в бою существенно уступали CR.32. Немногим лучше были и истребители «Девуатин», «Луар» и СПАД, прибывшие в Испанию в составе сформированной французскими антифашистами «Эскадры Эспанья» (эта часть также имела на во-



Один из первых CR.32, прибывших в Испанию. Пилотирует машину сержант Тиберио Амика (Tiberio Amica). На хвостовой части фюзеляжа нанесены полосы быстрой идентификации, характерные для первых месяцев гражданской войны

* Ro.1 – лицензионный вариант голландского разведчика «Фоккер» C.V, производившийся фирмой IMAM.

** Под этим испанским псевдонимом скрывался Париде Лимонези (Paride Limonesi) из 1-го истребительного stormo. Помимо него, в отряд входило ещё 11 пилотов и 6 человек механиков и мотористов – все добровольцы. Наземный персонал был пополнен испанцами.

оружии двухмоторные бомбардировщики «Потэз» и «Блох»). Уже 21 августа была зафиксирована первая воздушная победа эскадрильи Дегуаля: отражая налет республиканской авиации на Кордобу тененте Чеккерелли (Ceccherelli) вступил в бой с парой «Ньюпоров» и сбил одного из них. Об интенсивности боевой работы истребителей «Авиасьон дель Терцио» свидетельствует тот факт, что для Чеккерелли это был пятый боевой вылет за день! 27 августа над Гранадой Сеччерелли сбил ещё одного NiD.52 – на это раз победу с ним разделил сержант Маджистрини (Magistrini). А около полудня 28 августа открыло боевой счет звено из Пальма-де-Майорки: сержант Гуидо Карестиато (Guido Carestiato) сбил летающую лодку S.62.

Первоначально «Чирри» действовали малыми группами – парой-тройкой машин. Но 30 августа состоялась бой, вынудивший пересмотреть взгляды на тактику боевого применения. В тот день над Оропезой (у Мадрида) пара CR.32 столкнулась с тремя «Девуатинами» D.372 из «Эскадры Эспанья». Итог оказался плачевным: один «Сверчок» был сбит. Пилотировавший его тененте Монико (Monico) стал первым итальянским пилотом, погибшим в Испании. Вторая машина получила повреждения при посадке. В связи с этим командующий «Авиасьон дель Терцио» тененте колонелло (подполковник) Бономи (Bonomi) отдал распоряжение осуществлять вылеты группами не менее чем из шести истребителей. При эскортировании групп бомбардировщиков предписывалось тройку «Фиатов» выделять для непосредственного сопровождения, а ещё 3–9 истребителей для обеспечения тактического превосходства над противником держать примерно в 1000 м выше бомбардировщиков. Поскольку республиканские истребители продолжали действовать в одиночку или парами, такая тактика принесла свои плоды – к концу октября 1936 г. итальянские истребители записали на свой счет 45 воздушных побед.

Поставки CR.32 из Италии продолжались, и к концу сентября «Авиасьон дель Терцио» располагала 36 машинами этого типа. Собственные боевые потери были незначительными: в течение сентября–октября в воздушном бою был сбит лишь один «Чирри». В октябре была сформирована 3-я истребительная эскадрилья, а 1-я с середины сентября носила названия «Ла Кукарача» (La Cucaracha), т.е. «Таракан» – по названию популярной в то время песенки. Наряду с наземным персоналом в составе истребительных частей появились и пилоты-испанцы. Первые четыре были зачислены в состав «Ла Кукарачи» в сентябре, а в их числе был и будущий лучший ас гражданской войны капитан Гарсия Морато (Garcia Morato), записавший на свой счет 40 побед.

В конце октября 1936 г. итальянцы впервые столкнулись с советскими самолетами – к тому времени в Испанию уже прибыли бомбардировщики СБ, истребители И-15 и И-16, штурмовики Р-5ССС. 28 октября группы СБ впервые нанесли бомбовые удары по нескольким целям, в числе которых был и аэродром Таблада. Четыре бомбардировщика появились над аэродромом как раз в то время, когда пилоты «Авиасьон дель Терцио» отмечали очередную годовщину похода Муссолини на Рим. В воздух смог подняться лишь один «Чирри», пилотируемый капитаном Саласой (Salasa) – одним из четырех испанцев, служащих в эс-



Основные противники CR.32 на начальном этапе Гражданской войны в Испании: Dewoitine D.372 (вверху) и Nieuport-Delage Ni-D-52 (внизу)



Сержант Гуидо Карестиато у своего «Сверчка»



В память о погибшем 20 августа 1936 г. тененте Эрнесто Монико на фюзеляжи самолетов 1-й и 2-й эскадрилий «Авиасьон дель Терцио» нанесли девизы «Monico! Presente» - «Монико с нами!»



Линейка «Чирри» из состава «Авиасьон дель Терцио»

кадрилье «Ла Кукарача». Саласа сбил одного СБ, а второго записали на свой счет зенитчики. 1 ноября в результате налета десяти СБ на аэродром Гамональ шесть «Фиатов» получили повреждения. А 4 ноября состоялся один из первых групповых воздушных боев с участием советских самолетов. В тот день девятка «Сверчков» вылетела на прикрытие 12 Ju 52 и пяти Ro.37. На подходах к Мадриду им встретились пара республиканских бомбардировщиков «Потез» 54. Пилоты «Ла Кукарачи», предчувствуя легкую добычу, устремились на бомбардировщики врага. И в это время над полем боя появились девять И-15, ведомые Петром Пумпуром. Пилоты «Фиатов», бросив преследовать бомбардировщики, развернулись навстречу новому врагу. Две группы истребителей сошлись в лобовой атаке, и бой сразу же распался на индивидуальные схватки. Обладавшие лучшей маневренностью И-15 обеспечили в этом бою определенные преимущества своим летчикам. В итоге было сбито два CR.32. Пилотировавший одного из них сержант Маджистрини погиб, а командиру эскадрильи капитану Дегуаю удалось спастись с парашютом. Ещё два «Фиата», получив повреждения, потерпели аварию при посадке. Как видим, уже в начальном периоде войны итальянским пилотам-истребителям пришлось столкнуться с отнюдь не слабым противником. Тем не менее CR.32 небезуспешно применялись вплоть до окончания конфликта.



Пара CR.32 из 16-й истребительной группы «Ла Кукарача»

В ноябре 1936 г. Германия официально направила в Испанию свои авиачасти – «Легион Кондор». В такой ситуации Муссолини также решил отбросить маскировку, и 31 декабря «Авиасьон дель Терцио» была реорганизована в «Авиасьоне Легионариа», а входящие в её состав части получили нумерацию в рамках общей системы «Реджиа Аэронаутика». К тому времени на счету пилотов CR.32 была 131 воздушная победа (и ещё 14 – с пометкой «вероятно»). 110 из них записали на свой счет итальянские пилоты, 16 – испанцы, воевавшие в «Ла Кукараче», ещё пять было плодом совместных усилий итальянцев и испанцев. Общее количество поставленных в Испанию «Фиатов» к январю 1937 г. достигло 120 единиц. Прибывали и новые пилоты, что позволило провести реорганизацию истребительных частей. В составе «Авиасьоне Легионариа» сформировали полнокровный истребительный стормо. Его I группу (1, 2 и 3-я эскадрильи) возглавил майор Фаньяни (Fagnani), а II (4, 5, 6-я эскадрильи) – тененте колонелло Канавери (Canaveri). В начале января несколько «Фиатов» передали франкистам – вместе с испанскими пилотами, ранее летавшими совместно с итальянцами.

В ноябре 1936 г. – январе 1937 г. основные боевые действия велись в районе Мадрида. В этот период активность авиации существенно ограничивали неблагоприятные погодные условия, иногда приводившие к потерям. Так, 29 января четыре «Сверчка» 5-й эскадрильи потеряли ориентировку из-за плохой погоды и сели на республиканской территории в районе Хаена и Андухара. Один самолет был разбит, а его пилот сержант Тромботто (Trombotto) погиб. Ещё две машины получили повреждения.

В апреле 1937 г. истребительные части «Авиасьоне Легионариа» прошли очередную реорганизацию, получив номера в рамках общей системы нумерации «Реджиа Аэронаутика». В частности, бывшие 4-я, 5-я и 3-я эскадрильи стали соответственно 24, 25 и 26-й. Они вошли в состав 16-й группы, получившей название «Кукарача». Возглавил её майор Джузеппе Касеро (Giuseppe Casero). 2-я, 1-я и 6-я эскадрильи стали 18, 19 и 20-й. Их объединили в 23-й группе «Ассо ди Бастони» (Asso di Bastoni – «Трефовые тузы»). Командование «тузами» принял майор Андреа Цотти (Andrea Zotti), будущий ас, имевший за плечами опыт службы в качестве пилота-инструктора в Китае. 3 мая была сформирована ещё одна группа – 6-я, получившая первоначально название «Леонелло» – по фамилии своего командира Эугенио Леонелло (Eugenio Leonello), но вскоре за ней закрепилось имя «Дьяволи Нери» (Diavoli Neri – «Черные дьяволы»). По началу в её состав вошли лишь две эскадрильи – 31-я и 32-я. 1 ноября группу пополнила 33-я эскадрилья. Все три группы составили 3-й истребительный стормо «Авиасьоне Легионариа». Помимо его, в Испании находилось ещё несколько итальянских частей, вооруженных CR.32. Прежде всего, это т.н.



Командир группы «Ассо ди Бастони» майор Андреа Цотти

«тревожные звенья» (Sezioni Allarme), сформированные на важнейших аэродромах для обеспечения ПВО. На Балеарских о-вах в июле 1937 г. сформировали 10-ю отдельную истребительную группу в составе 101-й и 102-й эскадрилий.

Весной 1937 г. франкисты развернули наступление на севере Испании, имевшее целью овладение столицей Страны басков – Бильбао. Воздушное прикрытие здесь обеспечивала 16-я группа. Республиканцы смогли поначалу противопоставить «Фиатам» лишь одну эскадрилью И-15 с испанскими пилотами. Поэтому воздушные бои вплоть до начала лета не отличались особой интенсивностью. Лишь в июне отмечаются массовые схватки в воздухе. Например, 4 июня 10 «Сверчков» из 26-й эскадрильи встретились с 16 республиканскими И-15. Обе стороны заявили многочисленные победы. Так, итальянцы заявили об уничтожении семи вражеских самолетов. Два из них записал на свой счет командир эскадрильи капитан Виола (Viola), а один – известный ас сержант маджоре (старший сержант) Гуидо Пресель (Guido Presel). На деле же был потерян лишь один И-15.

5 июня 26-я эскадрилья штурмовала аэродром Соморростро, уничтожив на земле шесть И-15. Два из них пришлось на долю Преселя. Но пока пилоты «Сверчков» увлеченно обстреливали наземные цели, над аэродромом появился единственный И-15 – его перегонял после ремонта из Сантандера пилот Рафаэль Магринья (Rafael Magrina). Мгновенно оценив ситуацию, он зашел со стороны солнца, пристроившись в хвост самолету тененте Риччи (Ricci). Заметивший это Пресель бросился на выручку командиру, пытаясь маневрированием отвлечь противника – патронов у него, увы, уже не оставалось... Магринья сбил итальянского аса, на счету которого было 14 индивидуальных воздушных побед и 10 – в группе. Посмертно Пресель был удостоен высшей итальянской военной награды – Золотой медали за храбрость.

9 июня Бильбао пал, и бои переместились вновь в район Мадрида. 6 июля 1937 г. республиканские войска начали крупное наступление, вылившееся в кровопролитное сражение у г. Брунете. Первоначально здесь действовала 23-я группа, имевшая к началу боев 29 «Фиатов» (из них 17 исправных) и дислоцировавшаяся на аэродроме Торрихос-Барсиенсе. 9 июля с Северного фронта перебросили и 16-ю группу.

Уже в первый день боев у Брунете пилотам 19-й и 20-й эскадрилий пришлось четырежды подниматься в воздух для отражения налетов республиканской авиации. Истребители «Авиационе Легионариа» в тот день заявили об уничтожении одного СБ, трех одномоторных бомбардировщиков и дюжины истребителей – 7 И-15 и 5 И-16. Один из И-16 стал первой победой майора Цотти. Собственные потери составили один CR.32, пилотировавший его соттененте (младший лейтенант) Верчеллио (Vercellio) погиб. На следующий день 14 «Фиатов» отражали налет девятки Р-З, прикрываемых 17 истребителями (9 И-15 и 8 И-16). Итальянцы сумели сбить три Р-З и семь истребителей, один из которых на счету Цотти. Как видим, массовые воздушные бои с участием десятков самолетов с обеих сторон становились в Испании обычным делом.

Битва у Брунете завершилась 27 июля 1937 г. переходом обеих сторон к обороне. За самоотверженность



Итальянский бомбардировщик SM.81 в сопровождении истребителей CR.32 бомбит Мадрид, осень 1936г.

в этих боях 23-я группа получила высокую награду от Франко – «Коллективную военную медаль».

6-я группа летом 1937 г. участвовала в боях на Сантандерском фронте. Именно там отличился командир 32-й эскадрильи капитан Эрнесто Ботто (Ernesto Botto). Его боевое крещение состоялось 16 июля, когда пятерка «Сверчков» схватилась с 13 И-16. К численному преимуществу республиканских истребителей добавилось и тактическое – пилоты И-16 зашли сверху. Несмотря на это, в ожесточенной 20-минутной свалке было сбито два И-16 без потерь со своей стороны. Победы разделили на всех участников боя – схватка была настолько беспорядочной, что установить, кто же конкретно отправил на землю вражеские самолеты, не представлялось возможным. А 6 августа Ботто записал на свой счет первые индивидуальные победы, сбив два И-16, пытавшихся перехватить разведчик Ro.37. В общей же сложности к концу лета 6-я группа сбила 15 вражеских самолетов.

С конца августа 1937 г. все три группы 3-го stormo участвовали в воздушном сражении над Арагоном – в этом районе республиканские войска в ночь на 24 августа начали наступление, пытаясь сдержать продвижение франкистов. С 25 по 29 августа 23-я группа провела шесть крупных воздушных боев, записав на свой счет 32 воздушные победы*. Четыре из них пришлось на долю майора Цотти. Собственные потери составили три CR.32, два пилота погибли, а один попал в госпиталь. 16-я группа за тот период лишь однажды имела шанс помериться силами с врагом – 28 августа над Фуэнтес де Эбро её пилоты сбили семь истребителей противника (республиканцы, правда, подтвердили потерю лишь одного И-15). В то же время были сбиты три «Сверчка», а их пилоты попали в плен.

Ещё один крупный воздушный бой с участием истребителей «Авиационе Легионариа» состоялся 12 октября 1937 г. над Медианой на Арагонском фронте. В

* Правда, последующее сравнение со статистикой потерь республиканской авиации подтверждает только 10 из них. Таким образом, далеко не в последний раз имеем возможность убедиться в том, что статистика воздушных побед – понятие весьма относительное.



Cr.32, сгоревшие на аэродроме Таблада в результате налета республиканской авиации



Девять «Сверчков» из 26-й эскадрильи в полете над Арагоном. Весна 1938 г.



CR.32bis борт «3-6» стал республиканским трофеем и испытывался на аэродроме Лос-Альканзарес при участии советских пилотов

тот день 18 «Фиатов» из 6-й группы (по девять из 31-й и 32-й эскадрилий) встретились в воздухе с 13 И-15 и 19 И-16, в большинстве пилотируемые советскими летчиками. Результат оказался плачевным для итальянцев – было уничтожено пять CR.32, причем два из них столкнулись в воздухе. Один пилот погиб, ещё четверо попали в плен. Три «Фиата» вернулись на аэродром сильно поврежденными. Капитан Ботто сбил один И-16, добившись пятой индивидуальной победы. Но минуту спустя он был ранен. Хотя капитан и сумел дотянуть до аэродрома Сарагоса-Санхурхо, но в итоге правую ногу пришлось ампутировать. Полгода проведя в госпитале, Ботто в мае 1938 г. с триумфом прибыл в Италию, где Муссолини наградил его Золотой медалью за храбрость. Отважный пилот на протезе сумел вернуться к летной работе, и даже возвратился вновь в Испанию. После этого 6-я группа приняла название «Гамба ди Ферро» (Gamba di Ferro) – «Железная нога», в честь Эрнесто Ботто.

Очередная эскалация войны в воздухе началась в декабре 1937 г., когда франкисты развернули очередное наступление на Мадрид. В течение зимы шли ожесточенные бои на Теруэльском фронте. Итальянские пилоты-истребители дебютировали здесь 4 января 1938 г., когда 24 CR.32 из 23-й группы, ведомые майором Цотти, перехватили девять P-Z, сопровождаемых 28 И-15 и И-16. Несмотря на столь многочисленный эскаорт, итальянцы сумели сбить четыре и повредить два P-Z, прежде чем в дело вмешались республиканские истребители. Майор Цотти сошелся в лобовой атаке с И-15 лейтенанта Капустина и сбил его, причем пилот спасся на парашюте. Самолет Цотти получил семь пулевых пробоин, но майор сумел благополучно вернуться на аэродром. В последующие дни в битву у Теруэли включились 6-я и 16-я группы.

В 1938 г. основную тяжесть воздушных боев принимают на себя франкистские истребительные части, вооруженные теми же «Фиатами» CR.32. Возросла численно и качественно истребительная авиация Легиона «Кондор», получившая наряду с бипланами He 51 (кстати, показавшими себя хуже, чем CR.32) новые истребители «Мессершмитт» Bf 109. Но и итальянцы продолжали находить возможность отличиться. Весной 1938 г. группы 3-го stormo действовали на Теруэльском фронте и поддерживали наступление на Валенсию. Летом основные их усилия были сосредоточены на Средиземноморском побережье. Перечислить все боевые эпизоды с участием «Сверчков» не представляется возможным, поэтому остановимся на наиболее характерных. Если испанские и германские истребители в это время в основном привлекались для сопровождения собственных бомбардировщиков, то на итальянцев возлагались задачи ПВО. Как правило, истребители патрулировали воздушное пространство группами не менее 10 самолетов. Например, 18 июля 12 «Фиатов» 23-й группы барражировали в районе южнее Барракаса. Они встретили 24 И-15, штурмовавших войска франкистов. Прикрывало штурмовиков такое же количество И-16. Республиканские истребители применили отработанную тактику эшелонирования по высоте, пытаясь ограничить самолетам противника пространство для маневра и загнать их вниз, под огонь И-15. Итальянцы же, напротив, держались сомкнутой группой. В итоге три И-16 и три И-15 были сби-

ты, а ещё три И-16, получив повреждения, совершили вынужденные посадки. В числе последних был и лейтенант Сергей Грицевец, будущий советский ас. Собственные потери итальянцев составили две машины.

23 июля Цотти, повышенный в звании до тененте колонелло, сдал командование 23-й группой. В своем отчете он приводит интересную статистику. За период с 23 апреля 1937 г. по 23 июля 1938 г. группа потеряла 42 самолета – 27 в бою и 15 в летных происшествиях. В то же время, в качестве пополнения было получено 33 машины CR.32, и по состоянию на 23 июля в группе насчитывалось 24 истребителя. Общий налет за указанный период составил 13790 часов. Группа выполнила 337 боевых заданий, сбив 143 вражеских самолета (ещё 19 побед засчитали как вероятные). Погибло семь пилотов, пять попали в плен, и пять получили ранения.

В августе 1938 г. все три группы 3-го stormo вместе с двумя испанскими истребительными авиагруппами, также летавшими на CR.32, и германской группой «Мессершмиттов» участвовали в боях на р. Эбро, отбивая наступление республиканцев. Примерно 180 франкистским истребителям противостояли 120 республиканских – две эскадрильи И-15 и семь И-16. В сентябре итальянские истребители переключились с задач ПВО на сопровождение бомбардировщиков. Так, 5 сентября «Фиаты» 16-й и 23-й групп сопровождали бомбардировщики S.81 в налете на цели в районе Гандеса. В завязавшемся бою с обеих сторон участвовало около 100 истребителей. Республиканцы потеряли пять И-15 и четыре И-16, с итальянской стороны потерь не было, хотя некоторые «Сверчки» вернулись на аэродром с пробоинами.

27 сентября 6-я группа была расформирована. Это стало следствием Мюнхенского кризиса. Отношение Италии к этому соглашению было далеко неоднозначным, и Муссолини предпринимал шаги к укреплению собственной авиации. Пилоты 6-й группы, сдав свои самолеты испанцам, возвратились на родину. Оставшиеся же две группы продолжили свой боевой путь. За период с 18 сентября по 15 ноября они провели девять воздушных боев, записав на свой счет 57 сбитых истребителей и два бомбардировщика (правда, впоследствии было подтверждено лишь 16 побед). Собственные потери составили три CR.32. Два пилота погибли, один попал в плен.

23 декабря франкисты начали решающее наступление на р. Эбро. Итальянские истребители действовали



Ведущий испанский ас Гарсия Морато в кабине итальянского «Фиата» G.50. Март 1939 г.

на центральном участке фронта. В начале 1939 г. в Испанию прибыли 12 новых истребителей-монопланов «Фиат» G.50. Ими вооружили т.н. «экспериментальный отряд» (Reparto Sperimentale) при 23-й группе. Командование над ним принял капитан Марио Бонцано (Mario Bonzano), ранее командовавший 18-й эскадрилей. Но в бою опробовать новые «Фиаты» не пришлось – к тому времени республиканская авиация была практически парализована. При этом три самолета были потеряны по техническим причинам.

В боях над Испанией итальянские пилоты приобрели бесценный опыт и снискали славу. Имена асов – Эрнесто Ботто, Андреа Цотти, Гуидо Преселя и многих других – не сходили со страниц прессы. Итальянские истребители CR.32 в боях над Испанией показали свое превосходство над самолетами французского и советского производства. Но при этом война существенно подорвала ресурсы «Реджиа Аэронаутика» – в Испанию было отправлено в общей сложности 713 самолетов, в том числе 418 истребителей. Требовалось количественное и качественное усиление – и как раз в то время, когда завершались бои в Испании, разворачивалось производство новых истребителей G.50, MC.200 и CR.42.

Война в Испании дала хороший повод для сравнения CR.32 с другими самолетами-истребителями, прежде всего, с советскими. Итальянская машина отличалась неплохой маневренностью, а больший по сравнению с И-15 вес оборачивался преимуществом: «Фиат» имел большую скорость пикирования. Существенными плюсами «Сверчка» была дальность полета, превышавшая таковую у И-15 и И-16 примерно в полтора раза, и хорошая боевая живучесть, обеспеченная цельнометаллической конструкцией. Последнюю отлично продемонстрировал случай, когда итальянский истребитель в бою столкнулся с И-16 и вернулся на аэродром без половины нижнего крыла. И-16 этого столкновения не пережил...

В 1937 г. два трофейных «Фиата» были доставлены в СССР. Один из них удалось восстановить до летного состояния и испытать в полете. Летные качества CR.32, определенные в учебных боях с истребителем И-16 и бомбардировщиком СБ, оценили довольно низко. А вот многие конструктивные решения самолета вызвали интерес: эффективные амортизаторы стоек шасси и тормоза колес, наличие бортового компрессора, подкачивающего воздух в баллон пневмосистемы, противопожарное оборудование, пневмоприводы перезарядки и спуска пулеметов.



«Фиат» G.50 борт «1-3» из состава 23-й эскадрильи «Авиация Легионери»

Большая война

Своеобразной «разминкой» для итальянских вооруженных сил накануне Второй мировой войны стала скоротечная Албанская кампания. Это крошечное и слабо развитое государство в период между войнами находилось под влиянием Италии. Но весной 1939 г. король Албании Зогу стал проявлять стремление «сменить хозяина» и начал искать контакты с Великобританией. В такой ситуации дуче решил оккупировать Албанию, превратив её в плацдарм для дальнейшей экспансии на Балканах. Для обеспечения операции «Реджиа Аэронаутика» сформировала временное соединение – Авиационную эскадру «А», в состав которой вошел 261 боевой самолет – 104 бомбардировщика SM.79, 18 гидросамолетов-бомбардировщиков Z.506, 93 транспортных самолета и 46 истребителей CR.32 (6-й Stormo). Вопрос о господстве в воздухе был решен ещё до начала вторжения, поскольку Албания военной авиацией вообще не располагала. 6 апреля, накануне высадки итальянских войск, авиация занималась разведкой, а в последующие дни наносила бомбовые удары, подавляя отдельные очаги сопротивления албанской армии. На рассвете 8 апреля на захваченный аэродром у Дурреса перелетели две эскадрильи CR.32 (21 самолет). Практически сразу же шесть «Фиатов» отправили на разведку по маршруту Дуррес–Тирана. Затем 12 истребителей прикрывали «воздушный мост», по которому в только что оккупированную Тирану транспортные самолеты перебрасывали подкрепления. И хотя никакого противодействия в воздухе не было, одного истребителя итальянцы так потеряли – вечером 8 апреля он разбился при посадке на аэродром Тираны. 10 и 14 апреля истребители обеспечивали высадку десантов в городах Корча и Кукес – последних укрепленных пунктов албанцев. На этом кампания закончилась, а на основе авиачастей, переброшенных в Албанию, сформировали новое соединение – «Аэронаутика делл Албания».

С началом 1 сентября 1939 г. Второй мировой войны Италия не спешила ввязываться в неё, соблюдая нейтралитет, хотя и была связана обязательствами в рамках «Антикоминтерновского пакта» (присоединилась к этому германо-японскому союзу 6 ноября 1937 г.) и «Сталинского пакта» – германо-итальянского военного союза, подписанного 23 мая 1939 г. Но начало немецкого блицкрига на Западе породило у Муссолини опасения, что послевоенное обустройство Европы обойдется без него, и Италия не сможет «поживиться» за счет проигравших. А поскольку проигравшими в то время однозначно виделись Франция и Великобритания, то 10 июня 1940 г. Италия объявила войну этим

государствам. Дуче рассчитывал расширить территориальные владения за счет Корсики, Савойи и Ниццы в Европе, а также Туниса в Африке.

Боевые действия начались 11 июня 1940 г. Сухопутные войска начали наступление на франко-итальянскую границу, где 20 итальянским дивизиям противостояло всего четыре дивизии французской армии «Альпы». «Реджиа Аэронаутика» тем временем развернула операции по всему Западнему Средиземноморью. Первой целью стала британская военно-морская база на Мальте. Уже 11 июня бомбардировщики в сопровождении истребителей из 2-й авиационной эскадры дважды совершали налеты на остров. На следующий день самолеты с Сардинии наносили удары по объектам в Северном Тунисе, а 13 июня к налетам на Тунис подключилась и 2-я авиационная эскадра. 3-я эскадра в тот день атаковала французские корабли, а 15 июня бомбила Корсику.

На итало-французском фронте главной задачей для истребителей стала штурмовка вражеских аэродромов. Так, 13 июня «Фалько» из 151-й группы, усиленные 363-й АЭ 150-й группы, нанесли удар по аэродрому Иер у Тулона. На земле было уничтожено, по итальянским данным, «более 20» самолетов. Сержант маджоре Дино Карта (Dino Carta) записал на свой счет воздушную победу, сбив пикирующий бомбардировщик V156. 15 июня самолеты «Фиат» CR.42 из 23-й и 150-й групп вновь вылетели на штурмовку французских аэродромов в Провансе. Прикрывали их 15 «Фиатов» из 18-й группы, ведомые майором Феруччио Возильей (Ferruccio Vosilla), опытным пилотом, имевшим за плечами участие в боях в Абиссинии и Испании. Примерно через час после взлета 18-я группа столкнулась с несколькими «Моранами» MS.406, внезапно выскочившими из облаков. В скоротечной схватке три «Морана» были сбиты, но на землю отправились и два CR.42. Один итальянский пилот погиб, второй попал в плен.

Тем временем 150-я группа атаковала аэродром Курс Пьерфо, где базировались части французской морской авиации. На земле было уничтожено шесть пикирующих бомбардировщиков «Воут» V156. Когда же французы попытались поднять в воздух истребители «Блох» MB.151 из эскадрильи AC3, пилоты «Фиатов» сбили на взлете пять из них. Собственные потери составили две машины – одна сбитая в воздушном бою, а вторая села на вынужденную на вражеской территории из-за поломки двигателя. 23-я группа, штурмовавшая аэродром Ле Канэ де Мор, уничтожила на земле три «Девуатина» D.520. Но итальянские самолеты были перехвачены четырьмя или пятью французскими истребителями, сбившими «Фиат» командира 75-й эскадрильи капитана Луиджи Филиппи (Luigi Filippi), попавшего в плен. 18 июня «Фалько» перехватили две летающие лодки CAMS.55 из эскадрильи 4S1, сбив одну из них.

Наряду с CR.42 в борьбе против Франции, хотя и в значительно меньших масштабах,

Истребители Cr.42 из состава 385-й эскадрильи на сицилийском аэродроме, июль 1940 г.



применялись монопланы G.50. 22-я группа, вооруженная такими самолетами, 15–19 июня сопровождала бомбардировщики в рейдах на объекты на Корсике. 21 июня группу передислоцировали из-под Рима на аэродром в Лигурии, ближе к границе с Францией. Оттуда «Фреккиа» участвовали в налетах на альпийские укрепления в массиве Верхняя Савойя до прекращения боевых действий 24 июня.

Быстротечная Французская кампания убедительно показала, что бипланы с неубирающимся шасси – какиими, собственно, и были «Фиаты» CR.42 – имеют очень мало шансов в бою с современными истребителями-монопланами. Самолеты G.50 показали себя неплохими истребителями сопровождения. Лучшие же на тот момент итальянские истребители «Макки» MC.200 бездействовали до сентября 1940 г. – вследствие ряда аварий был введен запрет на полеты для этих машин. Бипланы же продолжали интенсивно применяться и в ряде случаев безуспешно – прежде всего там, где CR.42 противостояли находящиеся на том же техническом уровне истребители противника, например, британские «Глостер» «Гладиатор». В столкновениях с последними итальянские пилоты имели определенное преимущество: «Фалько» комплектовался винтом изменяемого шага, в то время, как на британском истребителе стоял винт фиксированного шага. Благодаря этому, «Фиат» отличался лучшей скороподъемностью.

Мальта

После поражения Франции единственным противником Италии на Средиземноморском театре военных действий осталась Великобритания. С первого дня войны одной из главных целей «Реджиа Аэронаутика» была Мальта – важнейшая стратегическая база британского Средиземноморского флота. Уже 11 июня 1940 г. бомбардировщики 2-й авиационной эскадры совершили два налета на объекты на Мальте, стремясь как можно быстрее нейтрализовать эту базу. Но практически сразу же стало понятно, что добиться нужного эффекта можно будет лишь путем систематических бомбардировочных ударов, а на саму операцию потребуется много времени и сил.

Первоначально авиация ПВО Мальты была очень слабой и состояла всего лишь из одного звена бипланов «Гладиатор». Противостояли им самолеты того же поколения – «Фиат» CR.42. Ввиду слабости вражеской авиации первые налеты бомбардировщики «Реджиа Аэронаутика» осуществляли вообще без истребительного прикрытия. В конце июня британцам удалось существенно усилить авиацию Мальты, перебросив на остров 261-ю АЭ, вооруженную современными истребителями «Харрикейн». Это вынудило итальянцев впредь высылать бомбардировщики в сопровождении истребителей. Впервые над Мальтой «Фалько» (11 самолетов из 9-й группы) появились лишь 2 июля. На следующий день 9 машин той же группы вновь вылетели на сопровождение SM.79. Возглавлявший эскорт майор Ботто – герой войны в Испании – обстрелял заходящий на посадку «Харрикейн». Правда, уже после того, как последний сбил один бомбардировщик...

4 июля над Мальтой впервые появились крупные силы истребителей – 24 CR.42 штурмовали аэродром



Истребители Cr.42 сопровождают бомбардировщики, Сицилия, 1940 г.

Хал Фар. 7-го числа «Фиаты» вновь сопровождали SM.79, а 10 июля эскорт не успел выйти в точку rendezvous с бомбардировщиками, и результат не замедлил сказаться: британские истребители сбили два SM.79.

«Реджиа Аэронаутика» не могла в то время противопоставить «Харрикейнам» самолеты со сравнимыми характеристиками. Поэтому пришлось пойти путем не качественного, а количественного усиления. На сицилийские аэродромы передислоцировали 17-ю и 23-ю группы, вооруженные CR.42 (9-ю группу перевели в Ливию). В тот же день самолеты обеих групп выполнили первые вылеты над Мальтой. Несколькими днями позже в бой вступила 157-я группа – также с «Фалько». Несмотря на явное преимущество «Харрикейнов», итальянским истребителям удавалось добиваться кое-каких успехов. Так, в бою 16 июля пилоты 74-й эскадрильи сбили одного «Харрикейна» ценой потери одного CR.42. 21 июля жертвой капитана Пьетро Калистри (Pietro Calistri) из 72-й АЭ стал поплавковый «Суордфиш». В последний день июля девятка самолетов 75-й АЭ провела бой с тремя «Гладиаторами». Несмотря на трехкратное превосходство итальянских истребителей, схватка завершилась «вничью». Британцы сбили самолет комэска капитана Антонио Чиоди (Antonio Chiodi), летчик погиб. В свою очередь, капитан Филиппи, вернувшийся в часть после французского плена, сбил одного «Гладиатора».

В течение августа сицилийские группы «Фалько» занимались ставшими рутинными полетами над Маль-



Cr.42 над Сицилией, 1940 г.



Скозливший при посадке Cr.42. Аэродром Катанья, Сицилия

той. Успех был переменным: качественному преимуществу «Харрикейнов» итальянцы противопоставляли количественное превосходство. В качестве примера приведем бой 24 августа, когда 17 CR.42 23-й группы сопровождали шесть бомбардировщиков SM.79. Бри-



«Макки» MC.200 1-го stormo. Самолет принадлежит к ранним сериям (с полностью закрытой кабиной). Трапани, август 1940 г.



танская 261-я эскадрилья смогла поднять на перехват лишь четыре «Харрикейна». Один из них был подбит итальянскими истребителями и разбился при попытке вынужденной посадки. Но и итальянцы потеряли один «Фиат». Пилотировавший его сержант маджоре Боккони (Bosconi) попал в плен.

В сентябре 1940 г. над Мальтой дебютировали новые истребители MC.200 из 6-й группы (аэродромы Катанья и Палермо) – к тому времени наконец-то были решены проблемы с надежностью «Саетт» и их допустили к боевым вылетам. 15 сентября они сопровождали в налете на аэродромы Хал Фар и Микабба ещё одних дебютантов – пикирующих бомбардировщиков Ju 87B из 96-й и 97-й групп. В сравнении со своим наиболее опасным противником – «Харрикейном» – «Саетта» выглядела весьма неплохо. Итальянский истребитель превосходил конкурента по скороподъемности, маневренности, скорости в пикировании. Отличался он и более прочной конструкцией. «Харрикейн» развивал более высокую скорость в горизонтальном полете, а его вооружение из восьми 7,7-мм пулеметов обеспечивало более высокую массу секундного залпа. Но 12,7-мм пулеметы MC.200 обладали большей дальностью стрельбы. Правда, в боях над Мальтой техническое преимущество MC.200 в некоторой степени нивелировалось опытом британских пилотов. Высокие качества новых истребителей были наглядно продемонстрированы 1 ноября, когда пара «Саетт» из 6-й группы у Аугусты сбила четырехмоторную летающую лодку «Шорт» «Сандерленд», считавшуюся самым «несбиваемым» вражеским самолетом на Средиземноморском ТВД.

К ноябрю накал воздушных операций против Мальты ослаб: в дополнение к боям, шедшим в Северной Африке, Италия 28 октября 1940 г. объявила войну Греции. Сил «Реджиа Аэронаутика» на все театры боевых действий не хватало, и Мальта временно исчезла из списка приоритетных целей. Тем не менее, итальянцы пытались держать гарнизон острова в напряжении, и периодически организовывали беспокоящие рейды. Первый из них состоялся 23 ноября. В нем участвовало десять бомбардировщиков SM.79 в сопровождении 18 «Фалько» из 23-й группы. Главной целью был аэродром Та Кали. Поднявшаяся на перехват восьмерка «Харрикейнов» из 261-й АЭ не смогла помешать выполнению задания, и все итальянские самолеты благополучно вер-

нулись на базы. Пилоты 23-й группы заявили четыре воздушные победы, но на деле лишь один британский истребитель получил повреждения. А на следующий день итальянцам удалось-таки добиться успеха – правда, жертвой стал не «Харрикейн», а медлительный двухмоторный «бомбер» «Веллингтон». Пара пилотов 75-й АЭ сбила его примерно в 50 км от Мальты. 26 ноября на разведку Мальты отправилась тройка «Фалько» 74-й АЭ, возглавляемая комэском капитаном Гуидо Бобба (Guido Bobba). Следуя на большой высоте, итальянцы обнаружили прямо под собой пару «Харрикейнов» и незамедлительно атаковали. В завязавшейся схватке Бобба сбил

Наземное обслуживание MC.200

Истребители MC.200 7-го группы на аэродроме о.Пантеллерия, 1941 г.

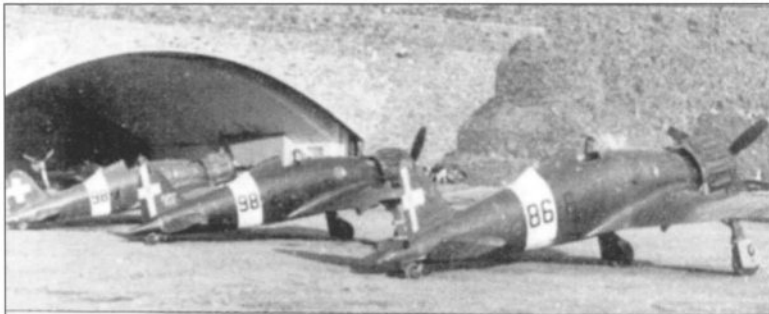
одного противника, но тот успел отправить на землю самолет тененте Беккариа (Vessaria). Оба пилота сбитых истребителей погибли.

В последующие дни итальянским истребителям пришлось столкнуться с палубной авиацией британского соединения «Н», прикрывающего конвой на Мальту. Первый боевой контакт состоялся 27 ноября южнее Сардинии, где высланные против британских кораблей торпедоносцы SM.79 прикрывали «Фалько» 13-й и 154-й АЭ 3-й отдельной группы (155-я эскадрилья этой группы все ещё летала на CR.32, посылая которые против современных истребителей противника граничило с безумием). В 14.30 пять CR.42 вступили в бой с семеркой истребителей-монопланов «Фэйри» «Фулмар» из 808-й эскадрильи с авианосца «Арк Ройял». Хотя итальянские пилоты заявили целых пять побед, на деле был сбит лишь один «Фулмар», а остальные сумели сорвать атаку торпедоносцев. На обратном пути пропал без вести один из «Фалько» – вероятно, упал в море из-за нехватки топлива. На следующий день очередь дошла до 23-й группы: шесть её самолетов во время полета на «свободную охоту» над Мальтой были перехвачены таким же количеством «Фулмаров» из 805-й и 806-й АЭ (авианосец «Илластриес»). Один «Фалько» был сбит, ещё два получили повреждения.

28 ноября командование «Реджиа Аэронаутика» решило нанести удар по судам конвоя, сумевшим прорваться на Мальту. Снова работали истребители 23-й группы: утром 16 машин сопровождали пикировщики Ju 87, а позже – прикрывали SM.79. Пилоты «Фалько» заявили пять побед над «Харрикейнами», но, по британским данным, все истребители 261-й АЭ благополучно вернулись на аэродром.

После этой ноябрьской вспышки активности над Мальтой вновь наступило затишье. Лишь в январе 1941 г., с прибытием на Сицилию германского 10-го авиакорпуса, боевые действия обрели прежний размах. 9 января «Саетты» штурмовали аэродром Лука, а CR.42 сопровождали пикировщики, наносившие удар по Калафране. «Харрикейны» сбили два MC.200, а вот «Фалько» удалось избежать потерь.

Настоящее сражение в небе над Мальтой разгорелось 19 января – авиация Италии и Германии пыталась добить поврежденный накануне авианосец «Илластриес», укрывшийся в бухте Гранд Харбор. Потери истребителей были невелики – один сбитый CR.42 из 70-й АЭ, но и похвастаться успехами они не могли. В дальнейшем первые роли в ударах по Мальте окончательно перешли к Люфтваффе, а истребители «Реджиа Аэронаутика» появлялись над островом лишь эпизодически. Так, на рассвете 26 июля 1941 г. самолеты MC.200 прикрывали смелую, но неудачную попытку торпедных катеров атаковать вражеские корабли в бухте Гранд Харбор. От применения над Мальтой бипланов CR.42 отказались ещё раньше – выведенная из Ливии 23-я группа совершила несколько вылетов против острова в начале апреля 1941 г., но после трудных боев с «Харрикейнами» была переведена на Сарди-



нию, осуществляя задачи ПВО и сопровождения конвоев. Надо сказать, с этими функциями «Фалько» справлялись довольно успешно: пилоты 23-й группы записали на свой счет восемь «Бленхеймов» и четыре «Веллингтона», а также по одному «Бофайтеру» и «Харрикейну».

В конце сентября 1941 г. над Мальтой состоялся боевой дебют новейших итальянских истребителей – «Макки» MC.202. Вооруженная «Фольгоре» 9-я группа (из состава 4-го стормо) 25 сентября была инспектирована лично Муссолини на римском аэродроме Чампино и сразу после смотра перелетела в Комизо на Сицилию. Уже 30 сентября тененте Якопо Фригеро (Jacopo Frigero) из 97-й АЭ одержал первую для MC.202 воздушную победу, сбив «Харрикейна» из 185-й эскадрильи. Несколькими часами позже жертвой новых истребителей стал палубный «Фулмар», а группа из 12 «Фольгоре», сопровождая гидросамолет-разведчик Z.506, вступила в бой с семью «Харрикейнами», сбив два из них. 14 октября был потерян первый MC.202 – над Мальтой сбили соттотененте Антони (Annoni) из 96-й АЭ. Наряду с типичными истребительскими задачами, «Фольгоре» 9-й группы привлекались для штурмовок мальтийских аэродромов, а также для ведения разведки (73-я эскадрилья располагала несколькими MC.202, оборудованными аэрофотоаппаратами).

Зимой 1941/42 г. в небе Мальты вновь установилось затишье. В этот период над островом действовала лишь 73-я эскадрилья. Но 15 апреля 1942 г. на Сици-



Посещение Бенито Муссолини 9-й истребительной группы, вооруженной MC.202



МС.202 из состава 4-го stormo на аэродроме Кампоформидо, 1942 г.

июль прибыл 4-й stormo (9-я и 10-я группы), а в мае-июне в операции против Мальты включились 51-й stormo (20-я и 155-я группы) и 23-я группа 3-го stormo – все вооруженные МС.202. Основная задача «Фольгоре» в этот период заключалась в эскортировании германских и итальянских бомбардировщиков, действовавших по объектам на острове. С мая по но-



Линейка МС.202 из состава 4-го stormo на аэродроме Гориции, 1942 г.



Линейка МС.202 из состава 4-го stormo на аэродроме Кампоформидо, 1942 г.

ябрь 1942 г. МС.202 выполнили более 4000 боевых вылетов против Мальты (общее количество вылетов против Мальты самолетов «Реджиа Аэронаутика» в указанный период превысило 10000, а Люфтваффе – 18700). Наиболее результативным стал 51-й stormo, пилоты которого сбили 97 британских самолетов, потеряв 27 своих.

С мая 1942 г. на Сицилии базировалась 2-я группа (150, 152 и 358-я АЭ) – первая часть, вооруженная истребителями Re.2001. Их боевой дебют состоялся 10 мая – уже в день прибытия на Сицилию. Re.2001 совместно с «Фольгоре» из 4-й группы сопровождали пять бомбардировщиков Z.1007bis в налете на британские РЛС. В схватке со «Спитфайрами» был сбит один бомбардировщик и один МС.202, ещё два «бомбера» получили повреждения. А вот Re.2001 показали себя с лучшей стороны, сбив три «Спитфайра» и одного «Бофайтера». 7 июня девять Re.2001 и 12 МС.202 прикрывали соединение итальянского флота, следующее для удара по конвою на Мальту. Отбивая атаку британской авиации, истребители сбили два торпедоносца «Альбакор» и одного «Бофайтера».

Пилоты 23-й группы, наряду с эскортными задачами, выполняли и полеты на «свободную охоту» над Мальтой. Новые итальянские истребители показали себя достойными соперниками не только для «Харрикейнов», но и для более совершенных «Спитфайров» Mk.Vb, но лишь на малых и средних высотах – на больших по-прежнему преимущество было на стороне британцев. До 10 августа 1942 г. пилоты группы сбили 17 вражеских самолетов, потеряв лишь четыре своих. Например, 14 июня 17 Re.2001 сопровождали торпедоносцы SM.79, наносившие удар по конвою «Гарпун». При этом было сбито сразу семь «Харрикейнов»! Но 14 августа баланс потерь резко изменился не в пользу итальянцев. В тот день шесть Re.2001 были посланы для сопровождения трех немецких торпедоносцев. Из-за плохой видимости «подопечных» смогла найти лишь одна тройка истребителей. Самолеты были перехвачены большой группой «Спитфайров» и, несмотря на яростное сопротивление, все три «Реджиане» были сбиты. В числе погибших оказался и командир 2-й группы майор Скарпетта (Scarpetta). Вскоре после этого группу перевели в Лечче на юго-востоке Италии и переназначили на сопровождение конвоев в Северную Африку. В операциях против Мальты её сменила 22-я группа, выведенная с Восточного фронта и перевооруженная на Re.2001. Однако высадка союзников в Северной Африке привела к изменению приоритетов, и авиачасти, ранее действовавшие против Мальты, были переведены на нанесение ударов по целям в Алжире и Тунисе.

Главный театр военных действий: Северная Африка

С момента вступления Италии в войну именно Североафриканский ТВД стал для этой страны основным. Здесь армия дуче столкнулась лицом к лицу со своим основным противником – Британской империей. По состоянию на 10 июня 1940 г. «Реджиа Аэронаутика» имела в Ливии примерно 300 боевых самолетов, в т.ч. 159 бомбардировщиков (10, 14, 15 и 33-й stormo), а также 88 истребителей. Последние были сведены в

три группы 2-го stormo: 13-ю в западном секторе (аэродром Кастельбенито, 25 CR.42 и 11 CR.32), а также 8-ю и 10-ю в восточном (соответственно, Тобрук-2 и Бенина; первая имела 25 CR.32, а вторая – 27 CR.42). Как видим, львиную долю итальянской истребительной авиации в Ливии составляли устаревшие машины CR.32. Им было трудно тягаться с английскими истребителями – даже с «Гладиаторами», не говоря уж о более современных «Харрикейнах» (первые такие самолеты были в экстренном порядке переброшены на Североафриканский ТВД через Францию, Корсику и Тунис уже 13 июня). Крайне трудно им было противостоять даже бомбардировщикам «Бленхейм». Поэтому до прибытия достаточного количества «Фалько» итальянская истребительная авиация оставалась пассивной. Когда 11 июня 27 британских «Бленхеймов» нанесли удар по авиабазе Эль Адем, сопротивление им смогла оказать лишь зенитная артиллерия, сбившая три вражеских самолета. 13 июня CR.32 вылетели на сопровождение собственных бомбардировщиков, но не смогли уберечь их от атаки «Гладиаторов» – один бомбардировщик и один «Фиат» были сбиты, британцы потерь не понесли. Впредь «Чирри» применялись, главным образом, в качестве штурмовиков. В этом амплуа они действовали в составе истребительных групп, а также в 50-м штурмовом stormo, оказавшемся накануне войны практически без самолетов. Из четырех его эскадрилий боевую технику имела лишь одна (159-я), вооруженная семеркой двухмоторных машин «Капрони» Ca.310B. Часть дополнили двумя дюжинами таких же самолетов, заказанных Венгрией и конфискованных к началу войны, но и их хватило ненадолго. Поэтому было принято решение вооружить 50-й stormo уже снятыми с вооружения и находящимися на консервации штурмовиками «Бреда» Ba.65 и оборудованными бомбодержателями истребителями «Фиат» CR.32. Первые «Фиаты» в 50-й stormo прибыли 21 июня. Ими вооружили две эскадрильи: 160-ю в 12-й группе и 167-ю в 16-й (еще две АЭ – соответственно, 159-я и 168-я – получили Ba.65). Базируясь на площадке Тобрук-2, самолеты выполняли боевые вылеты против наступающих британских войск. Особо отметим налеты 25 и 27 июля полным составом полка на вражеские колонны у Сиди Резегх, в результате которых британцам были нанесены существенные потери. Среди других операций стоит упомянуть дальний рейд 18 октября, когда 13 машин 16-й группы (6 «Бред» и 7 «Фиатов») атаковали британскую авиабазу в оазисе Сива. 7 ноября рейд повторили – на этот раз в нем участвовало семь Ba.65 и 18 «Чирри». Потери среди штурмовиков были довольно значительными, и 2 января 1941 г. 16-ю группу вывели для перевооружения в Италию, а в начале февраля за ней последовала и 12-я группа. Обе они получили ударные модификации истребителей-монопланов MC.200 (16-я группа) и G.50 (12-я).

Но вернемся к истребителям. В первые же дни войны итальянское командование предприняло усилия к поставке в Ливию более современных «Фиатов» CR.42. Уже в середине июня такие машины появились в 10-й группе. Именно им пришлось первыми встретиться в воздухе со своими британскими «коллегами». Утром 19 июня пятерка «Фалько» 84-й АЭ вылетели на сопровождение штурмовиков Ba.65 в район Соллума



Поддержание боеготовности самолетов в условиях Северной Африки требовало немалых усилий. Механики «колдуют» над «Фиатом» CR.32

на границе Ливии и Египта. Их перехватила группа британских истребителей – четыре «Гладиатора» из 33-й эскадрильи и единственный «Харрикейн» из 80-й. Пилотировавший его будущий британский ас флаинг-офицер Питер Уикхэм-Бернс (Peter Wykeham-Barnes) в скоротечной схватке сбил два «Фиата». Их пилоты – комэск 84-й АЭ тененте колонелло Пираджино (Piragino) и сержант маджоре Корси (Corsi) – погибли. Несколько смягчил поражение сержант Скальони (Scaglione), сумевший сбить одного «Гладиатора».

28 июня «Фалько» показали, что они могут вполне эффективно противостоять «Бленхеймам» – во время налета британской 113-й эскадрильи на Тобрук они сбили три таких бомбардировщика. Правда, ответным огнем бортстрелков один из CR.42 был поврежден и совершил вынужденную посадку.

Уже первые недели войны в Северной Африке показали, что двигатели «Фалько» являются весьма чувствительными к песку и пыли. Ресурс моторов A.74 уменьшался до каких-нибудь 20–30 часов, и уже к концу июня около трех десятков CR.42 пришлось отправить в ремонт. Правда, промышленность сумела компенсировать это, передав «Реджиа Аэронаутика» око-



«Бреда» Ba.65 из 159-й АЭ на африканском аэродроме



Группа «Фиатов» CR.42 из 83-й АЭ

ло 40 «Фалько» (новых и отремонтированных). Но более современные монопланы на ТВД ещё не появились: G.50 направлялись в первую очередь на другие ТВД (против Франции, а затем и против Англии), а MC.200 вообще не были допущены к боевым полетам из-за технических проблем. Так что тяжесть боев возносили на себе, казалось бы архаичные, бипланы.

В начале июля 1940 г. итальянцы вынуждены были вывести из боя 10-ю и 13-ю группы – их самолеты отправили в Бенгази на ремонт. Но на смену им прибыла только что завершившая перевооружение на CR.42 8-я группа. Её базой стал полевой аэродром в Менастире на побережье Средиземного моря, у ливийско-египетской границы. Впервые в бой пилоты 8-й группы вступили 4 июля. Результат оказался плачевным: утром «Гладиаторы» сбили два «Фалько», их пилоты попали в плен. Британские истребители настолько обнаглели, что ближе к вечеру два звена «Гладиаторов» появились прямо над Менастиром. Стремившихся отомстить за утреннюю потерю итальянцев постигло разочарование: четыре CR.42 были сбиты, едва успев взлететь. Три пилота погибли, и лишь соттененте Нунцио Де Фрайя (Nunzio De Fraia) сумел спастись с парашютом...

Для усиления командование «Реджиа Аэронаутика» перебросило в Ливию 9-ю группу, ранее действовав-



В строю - «Фиаты» CR.42 73-й и 97-й АЭ. Бенинья, Ливия, 1940 г.

шую против Мальты, а к третьей декаде июля 1940 г. была возобновлена боеспособность 13-й группы. Ввод в бой опытных пилотов, многие из которых имели за плечами опыт войны в Испании, сразу же отразился на результатах. 23 июля девятка CR.42 из 13-й группы перехватила звено «Гладиаторов», прикрывавшее разведчик «Лайсендер». В ходе десятиминутной «собачьей свалки» был сбит один британский истребитель, ставший первой победой будущего аса тененте Гильельмо Чиарини (Guglielmo Chiarini). На следующий день один «Гладиатор» стал жертвой тененте Мартиссы (Martissa) из 91-й АЭ. А 25 июля пилоты 77-й и 78-й эскадрилий сбили над Бардией ещё два «Гладиатора». 29 июля жертвами «Фалько» стали два двухмоторных самолета – бомбардировщик «Бленхейм» IV из 113-й АЭ и истребитель «Бленхейм» IF из 30-й. Правда, и один CR.42 был поврежден и разбился при вынужденной посадке. К началу августа в бой вернулась и 10-я группа – её вместе с 9-й свели в 4-й сормо. Итальянские истребители начали действовать в составе больших групп – на задание одновременно вылетало до 30 «Фалько» несколькими звеньями, эшелонированными по высоте. 4 августа такая тактика принесла плоды: сначала итальянцы сбили «Бленхейма», а затем их жертвой стал «Гладиатор» 80-й АЭ. Последний пилотировал будущий ас флайт-офицер Пэтл (Pattle). Итальянские истребители, зайдя с разных направлений, не оставили британцу шансов, и ему пришлось прыгать с парашютом. А два дня спустя капитан Луиджи Монти (Luigi Monti) из 84-й эскадрильи у Бардии сбил трудную цель – летающую лодку «Сан-дерленд», следившую за итальянским конвоем.

В ответ на изменение тактики истребителей «Реджиа Аэронаутика», британские пилоты также перешли к действиям большими группами. При этом определяющим фактором успеха часто становилось более совершенное радиооборудование «Гладиаторов» – «Фалько» в лучшем случае имели лишь приёмники. Именно благодаря лучшей координации действий, 80-я АЭ смогла учинить настоящий разгром итальянским истребителям 8 августа. В тот день над Бир Эль Гоби (Ливия) состоялся бой 13 «Гладиаторов» против 16 CR.42 из 9-й и 10-й групп. Британцы по всем канонам воздушного боя зашли незамеченными сзади-сверху, и уже в первом заходе отправили на землю пять «Фалько». Дальше завязалась «собачья свалка», и итальянцы лишились ещё трех истребителей – правда, и пара «Гладиаторов» догорала на земле.

13 сентября началось наступление итальянской армии под командованием маршала Родольфо Грациани (Rodolfo Graziani) против британских войск в Египте. Накануне истребительная авиация получила подкрепление – в Ливию перебросили ещё одну, уже пятую по счету группу истребителей. Но качественного улучшения не произошло: и эта 151-я группа была вооружена бипланами CR.42.

В ходе наступления, достигшего рубежа Сиди Баррари и там захлебнувшегося, истребители обеих сторон сосредоточились на противодействии бомбардировщикам противника. Например, 18 сентября девятка «Бленхеймов» IV из 113-й эскадрильи появилась над аэродромом Тмими. На перехват поднялось звено «Фалько», ведомое тененте Чиарини. Помешать бомбардировке они не успели – британские самолеты

Части «Реджиа Аэронаутика» в Ливии, вооруженные истребителями, по состоянию на 1 сентября 1940 г.

Группа	Эскадрильи	Тип самолета	Количество боеготовых самолетов	База
Истребительные группы				
8	92, 93, 94	CR.42	11	Дерна
10	84, 90, 91	CR.42	22	Бир эль Гоби
13	77, 78, 82	CR.42	28	Берка
151	366, 367, 368	CR.42	30	Дерна, Айн эль Газала
Штурмовые группы				
12	159, 160	CR.32/Ba.65	10/7	Тобрук-2
16	167, 168	CR.32/Ba.65	10/5	Тобрук-2

сбросили свой смертоносный груз на летное поле, повредив четыре SM.79. Но Чиарини смог-таки отыгаться, сбив один вражеский самолет и повредив другой – правда, и сам был ранен огнем борстрелков. 25, 27 и 30 сентября итальянские истребители сбили ещё по одному «Бленхейму». А 12 октября тройка «Бленхеймов» из 55-й АЭ сунулась буквально в «осиное гнездо», появившись над Эль Адемом – главной базой итальянских истребителей. Поднявшиеся на перехват итальянские истребители заявили об уничтожении всех трех «бомберов» – два записали на счет тененте Джулио Рейнера (Giulio Reiner), а третий – майора Ботты. Реально же британцы потеряли лишь два «Бленхейма», третий сумел вернуться на базу.

Утром 31 октября девять «Бленхеймов», сопровождаемые восьмеркой «Гладиаторов» и парой «Харрикейнов», вновь появились над итальянскими аэродромами, атаковав Менастир и Гамбут. На перехват успели подняться лишь два «Фалько» из 366-й АЭ. Пройтись к бомбардировщикам они не смогли, повредив лишь одного «Харрикейна». Итальянцы немедленно решили организовать «акцию возмездия», вследствие которой состоялся один из крупнейших воздушных боев того периода войны. Вскоре после полудня для удара по Мерса Матрух отправились 26 бомбардировщика SM.79. Их прикрывали крупные силы истребителей: 18 CR.42 из 13-й группы и 19 – из 151-й. Британцы смоли поднять в воздух также значительное количество перехватчиков: дюжину «Харрикейнов» из 33-й АЭ и девять «Гладиаторов» из 112-й. Итальянские истребители следовали не непосредственно с бомбардировщиками, а сзади и существенно выше последних. Поэтому, когда «Гладиаторы» набросились на строй SM.79, «Фалько» 13-й группы спикировали на них и в завязавшейся «собачьей свалке» сумели сбить пять вражеских истребителей. Собственные потери составили одну машину, столкнувшуюся с «Гладиатором». 151-я группа тем временем связала боем «Харрикейны», сбив одного из них. Правда, уберечь бомбардировщики не удалось – 33-я АЭ записала на свой счет два сбитых SM.79.

Ноябрь в Северной Африке прошел в ставших рутинными боях «местного значения». В ходе их итальянские истребители широко применялись не только по прямому назначению, но и как штурмовики. Например, 19 ноября на штурмовку вылетели 12 CR.42 из 13-й группы, прикрываемые шестеркой истребителей той же части. В бою они встретились с «Гладиаторами» 3-й австралийской АЭ, дебютировавшей в небе над Египтом. Необстрелянные пилоты с «зеленого континента» не смогли оказать достойное сопротивление опытным итальянским асам, в мгновение ока сбившим комэска 3-й АЭ скэдрон-лидера П. Хита (P.



В кабине этого CR.42 из 73-й АЭ - один из известнейших итальянских пилотов-истребителей Эрнесто Ботто. 1940 г.

Heatha) и флайт-лейтенанта Пели (Pelly). Итальянцы потерь не понесли, что не помешало их противнику заявить о шести сбитых «Фалько» и ещё двух – с пометкой «вероятно»! Но столкновения с накопившими боевой опыт летчиками британских эскадрилий вели отнюдь не к мифическим, а к реальным потерям: на следующий день над Сиди Баррани 112-я АЭ сбила три «Фалько» из 9-й группы. Два итальянских летчика погибли.

9 декабря 1940 г. в 7 утра по местному времени началась операция «Компас» – британское наступление, имевшее целью изгнание итальянцев из Египта. Итальянская 10-я армия и её воздушный компонент – 5-я эскадра – не смогли оказать достойного сопротивления, и бои переместились на территорию Восточной и Центральной Ливии. Операция «Компас» сопровожда-



Тулио Де Прато, командир 150-й эскадрильи, ведет свой G.50bis над ливийской пустыней



Разбитый CR.42 на одном из ливийских аэродромов

лась крупномасштабными воздушными боями, равных которым по размаху ещё не видело Средиземноморье.

Первые четыре дня британского наступления стояла нелетная погода – вплоть до песчаных бурь, существенно сковывавшая действия авиации с обеих сторон. Тем не менее, пилоты поднимались в воздух. Уже в первые часы операции «Компас» итальянцы сбили три «Бленхейма» – один стал жертвой аса Гильельмо Чиарини (Guglielmo Chiarini) из 151-й группы, а ещё два сбили над Менастиром пилоты 8-й группы. Были и потери – «Харрикейн» сбил «Фалько» из 82-й АЭ. А после полудня над линией фронта встретились 19 CR.42 из 9-й группы, ведомые майором Ботта, и пять «Харрикейнов». Несмотря на численное превосходство противника, британские пилоты с успехом применили тактику «бей-беги», сбив четыре «Фалько» без потерь со своей стороны. Правда, к вечеру «Реджиа Аэронаутика» удалось «сократить разрыв в счете» – три CR.42 из 368-й АЭ сбили «Харрикейна» из 33-й эскадрильи.

10 декабря погода ухудшилась, но итальянское командование бросило в бой свои истребители – они штурмовали британские колонны в отчаянной попытке сдержать продвижение противника. В одном из таких

вылетов во второй половине дня семь «Фалько» из 367-й АЭ нанесли удар по вражеским войскам в районе Туммара. Пока пилоты «Фиатов» увлеченно обстреливали наземные цели, к ним незамеченной смогла подобраться четверка «Гладиаторов» 3-й эскадрильи. Австралийцы на этот раз не сплеховали, и сбили три CR.42. На деле два из них были лишь повреждены и сумели вернуться на базу, но пилот третьего вынужден был спастись с парашютом, и попал в плен. Прикрывавшие штурмовиков 14 «Фалько» находились выше и из-за плохой видимости утратили визуальную связь с подопечными – а радиостанций на самолетах не было... А следующий день принес пилотам «Реджиа Аэронаутика» сокрушительное поражение, причиненное одним-единственным человеком – флайт-офицером Чарльзом Дайсоном (Charles Dyson) из 33-й АЭ. Патрулируя на своем «Харрикейне» воздушное пространство между Бардией и Соллумом, он встретил четыре штурмовика Ва.65 из 16-й группы, прикрываемые девятой CR.42 366-й эскадрильи. В течение нескольких минут он сбил четыре «Фалько», причем один из них падая, столкнулся с «Бредой», сбив и её. Затем его жертвами стали ещё два «Фиата», пилоты которых увлеклись обстрелом нескольких грузовиков. И хотя машина Дайсона также получила повреждения в бою, он смог совершить вынужденную посадку. Заявленные британским пилотом результаты вызвали сомнения у начальства, но победы были подтверждены наземными частями, на глазах которых разворачивался бой. Таким образом, Дайсон установил непревзойденный для британских Королевских ВВС рекорд воздушных побед в одном бою. Этот бой привел к появлению в «Реджиа Аэронаутика» наряду с «Железной ногой» (эмблемой 6-й группы) ещё одно подобной эмблемы – «Железной руки» («Браччио ди Ферро»). Один из сбитых Дайсоном итальянских пилотов, сержант Эудженио Циконьяни (Eugenio Cicognani), был ранен в голову, правую ногу и правую руку, которую затем пришлось ампутировать. Истекая кровью, он сумел предупредить своего командира об опасности. В честь этого героического поступка «Железная рука» стала эмблемой 151-й группы. 12 декабря пришлось вывести с фронта 8-ю группу – в ней уже не осталось боеготовых самолетов. Повторялась ситуация июня-июля 1940 г. – помимо боевых потерь, «Фиаты»

массово выходили из строя по причине низкой эффективности противопыльных фильтров.

13 декабря погода улучшилась, и это сразу же отразилось на интенсивности и эффективности боевого применения истребителей 5-й воздушной эскадры. Около 9 утра десять CR.42 9-й группы, ведомые опытным пилотом капитаном Антонио Ларисмонтом-Пергамени (Antonio Larismont-Pergameni), подоспели на выручку пятерке SM.79, атакованной австралийцами из 3-й эскадрильи. Увлеченные боем с бомбардировщиками, австралийцы попросту не заметили появления



Взлетает «Фиат» G.50bis из 352-й эскадрильи. Мартуба (Ливия), зима 1940-1941 гг.

«Фалько», а те воспользовались предоставившимся шансом в полной мере: пять из шести «Гладиаторов» были сбиты. В тот же день пилоты CR.42 сбили и пару «Харрикейнов». 14 декабря 9-я и 10-я группы действовали в качестве штурмовиков, в то время, как «Фалько» 13-й и 151-й групп вылетали на сопровождение бомбардировщиков, волна за волной атаковавших передовые части британской 7-й бронетанковой дивизии у Сиди Азеиза. Противодействие британской истребительной авиации резко ослабло: 3-я эскадрилья оказалась небоеспособной после понесенных накануне потерь, в 112-й не осталось ни одного исправного «Гладиатора», да и обе эскадрильи «Харрикейнов» (33-я и 274-я) смогли вылететь далеко не в полном составе. Как следствие, 11-му гусарскому полку, следующему в авангарде британского наступления, были нанесены тяжелые потери, и продвижение противника удалось приостановить. Несомненно, это было тактической победой «Реджиа Аэронаутика».

Декабрьские бои сопровождались ощутимыми потерями среди итальянских истребителей. В конце месяца 9-ю и 13-ю группы пришлось вывести в Италию на переформирование. На смену им прибыла 23-я группа с двумя десятками CR.42. Требовалось пополнение, и желательно – скоростными самолетами-монопланами. Но пока командование не могло этого обеспечить, и приходилось взывать к мастерству и благоразумию пилотов. Главнокомандующий «Реджиа Аэронаутика» генерал Франческо Приколо (Francesco Pricolo) издал специальный меморандум, адресованный летчикам-истребителям. В нем отмечалось, что присущие итальянским пилотам азарт и агрессивность вынуждали их вступать в бой даже в условиях подавляющего численного преимущества противника, а это вело к неоправданным потерям. Меморандум требовал от пилотов безоговорочно принимать бой лишь когда они поднимаются на перехват или прикрывают собственные бомбардировщики. В ситуации боя истребителей против истребителей оправданным объявлялась атака только при явном численном превосходстве. Также вводились ограничения на применение истребителей в качестве штурмовиков. Благодаря этим мероприятиям предполагалось снизить потери истребителей до «разумных пределов».

Но все это было паллиативом – итальянским бипланам становилось все труднее противостоять британским «Харрикейнам». А первые итальянские истребители-монопланы появились в Северной Африке лишь 23 декабря 1940 г., да и то в очень небольшом количестве. Прибывшая на аэродром Эль Фтейя 358-я отдельная эскадрилья (выделенная из состава 22-й группы) и возглавляемая капитаном Стерци (Sterzi), располагала лишь дюжиной «Фиатов» G.50. К тому же, монопланы «Фиат» переносили условия Ливийской пустыни отнюдь не лучше бипланов той же марки – сказывались несовершенные противопыльные фильтры. Несколько дней спустя на ту же базу прибыла вооруженная «Фреккеями» 2-я группа, а позже в Кастельбенито – 155-я группа, располагавшая 31 таким самолетом. К концу января количество G.50 в Ливии достигло 77 единиц. Но, как и ранее, львиная доля боевых вылетов приходилась на бипланы «Фалько».

Январь 1941 г. оказался чрезвычайно трудным месяцем для 5-й воздушной эскадры. Агрессивные дейст-



«Фрекция» 352-й АЭ над Мартубой. Ливия, 1940 - 41 гг.

вия британских «Харрикейнов» вели к серьезным потерям в воздухе, а быстрые темпы отступления итальянских войск вынуждали бросать на аэродромах самолеты, которые в более спокойных условиях вполне можно было бы отремонтировать. К концу месяца итальянские потери достигли 150 машин, из них около 90 было потеряно на земле. Наряду с CR.42 нелегко приходилось и пилотам G.50 – их машины тоже проигрывали «Харрикейнам» по всем статьям. Иногда лишь чудом летчику удавалось выжить. Именно таким везением можно объяснить случай с капитаном Тулио Де Прато (Tulio De Prato), командиром 150-й эскадрильи. 9 января 1941 г. над районом Акрома его «Фрекция» была подбита «Харрикейнами». Де Прато сумел посадить израненную машину в пустыне, но едва успел он выпрыгнуть из кабины, как «Фиат» взорвался. Вскоре капитана подобрала санитарная «Савойя» S.81. Де Прато уцелел в войне и продолжил службу в авиации и в послевоенное время, став первым итальянским пилотом, преодолевшим скорость звука.

В первые дни января главные бои разгорались в воздухе над крепостью Бардия, которую атаковала австралийская 6-я дивизия. Итальянские истребители отчаянно пытались облегчить положение гарнизона



Звено MC.200 из 374-й АЭ в патрульном полете над ливийской пустыней

«Саетты» 372-й эскадрильи на полевом аэродроме



крепости, отбивая атаки британской авиации. Иногда удавалось добиться некоторых успехов. Например, 3 января сержант Марио Веронези (Mario Veronesi) из 84-й АЭ перехватил пару «Бленхеймов». Одного из бомбардировщиков сержант сбил, а второй хотя и сумел вернуться на аэродром, получил настолько тяжелые повреждения, что был списан (Веронези закончил войну, имея на счету 11 воздушных побед). Но диктат «Харрикейнов» над полем боя становился бесспорным, и истребители «Реджиа Аэронавтика» несли тяжелые потери. Уже 5 января пришлось отвести на переформирование в Италию 10-ю группу, а в 23-й не осталось ни одной исправной машины. Потрепаны были и группы G.50 – к началу февраля во 2-й и 155-й группах, сосредоточенных на аэродроме Эль-Фтейя, осталось только 35 исправных G.50. Бои над Бардией стали определенным поворотным пунктом, после ко-



Союзники в одном строю: «Фиаты» G.50 сопровождают «церштереры» Bf 110 Люфтваффе. Северная Африка, 1941 г.

торого итальянская авиация вынуждена была перейти исключительно к оборонительной тактике, а истребители пытались избегать встреч с «Харрикейнами».

29 января в Ливию прибыла 18-я группа, вооруженная CR.42. Но её самолеты, ещё недавно принимавшие участие в налетах на Англию, не были оборудованы противопопыльными фильтрами. В результате, группа не смогла немедленно вступить в бой, проведя несколько недель в Триполи в ожидании дооборудования самолетов. Тем временем, частично восстановившая боеспособность 23-я группа. 29 января добились становившегося редким успеха, сбив «Харрикейн» из 208-й АЭ. Пилотировавший его флайт-офицер Бенсон (Benson) погиб. В останках самолета был обнаружен выпел с запиской о судьбе пропавшего без вести 24 января сержанта Чезаре Сирони (Cesare Sironi). Британец хотел всего лишь известить коллег погибшего летчика... На следующий день пилоты 23-й группы сбросили над британскими позициями выпел с запиской, содержащей извинения, а Бенсон был похоронен с воинскими почестями. Даже на той жестокой войне ценились рыцарские поступки!

К февралю 1941 г. положение итальянских войск в Ливии стало критическим. 30 января пала Дерна, впоследствии британцы заняли Бенгази и вплотную подошли к Эль-Агейле – последнем рубежу обороны перед Триполи. Но ситуацию спасло прибытие частей немецкого Африканского корпуса и приданных ему авиационных формирований. Уже в начале февраля на ливийские аэродромы перебазировались четыре авиагруппы Люфтваффе (III/ZG 26 с двухмоторными истребителями Bf 110, I/StG 1 с пикировщиками Ju-87, а также II и III/LG 1 с двухмоторными бомбардировщиками Ju 88). Итальянские бомбардировщики были переведены исключительно на ночные действия, а штурмовики Ba.65 выведены из частей первой линии. Все это снизило потребности в истребителях для сопровождения ударных машин, но, в то же время, все больше истребителей «Реджиа Аэронавтика» применялись в качестве штурмовиков. К началу марта на фронте оставалась лишь одна группа CR.42 (18-я) и две (2-я и 155-я) – вооруженные G.50bis. Ещё две группы «Фалько», хотя и находились в Ливии, но в боях не участвовали: 151-я группа проходила переформирование, а 23-я готовилась к возвращению в Италию. Там её планировалось перевооружить на «Фрекки», но ввиду нехватки таких самолетов она получила все те же бипланы CR.42.

Весной 1941 г. руководство воздушными операциями в Северной Африке взяло на себя командование германского 10-го авиационного корпуса, а части итальянской 5-й авиационной эскадры. Несмотря на отеснение на вторые роли, итальянские офицеры в целом благоприятно восприняли такой поворот. Так, командир 2-й группы майор Байлон (Baylon) отмечал, что теперь планирование операций осуществлялось с невиданной доселе точностью и скрупулезностью, а это неминуемо сказалось на эффективности действий и привело к снижению потерь.

Сосредоточив в Ливии достаточное количество наземных частей, командир немецкого Африканского корпуса Эрвин Роммель (Erwin Rommel) 31 марта 1941 г. начал наступление, имевшее целью отбросить британские силы в Египет. К тому времени 5-я авиацион-

ная эскадра располагала четырьмя группами истребителей: 18-й и 151-й на «Фалько», а также 2-й и 155-й на G.50bis. «Фалько» применялись, главным образом, как штурмовики, хотя изредка их пилоты и получали возможность отличиться в воздушном бою. Именно в этот период открыли свой боевой счет два будущих аса – пилота 18-й группы. Один из них, соттененте Франко Бордони Бислери (Franco Bordoni Bisleri), известный в довоенное время автогонщик, 10 марта совместно с другим пилотом сбил своего первого «Бленхейма». 14 апреля ему удалось «завалить» «Харрикейна», а три дня спустя – ещё одного «Бленхейма». Сбив два «Бленхейма» в июне, Бислери «выполнил норматив» аса, а окончил войну с 19 воздушными победами (правда, большинство из них он одержал, летая на MC.202 и MC.205). Другой выдающийся пилот – сержант маджоре Луиджи Горрини (Luigi Gorriani) – также имевший к концу войны на своем счету 19 сбитых самолетов, одержал первые победы на CR.42: 16 апреля он сбил «Бофайтер», а 29 мая – «Бленхейм».

Главной задачей групп, вооруженных «Фрекциями», было сопровождение германских бомбардировщиков. Об интенсивности боевых вылетов может свидетельствовать тот факт, что 2-я группа за период с 23 апреля по 6 мая вылетала на такие задания 51 раз! В каждой подобной операции участвовало 12–18 G.50. Базируясь на площадке № 1 к северу от Дерны, самолеты 2-й группы сопровождали пикировщики Ju 87, бомбившие противника в районе перевала Соллум-Халфайя и у Ридоттта Капуццо, а также Ju 88, наносившие удары по морским целям. К тому времени G.50 были доработаны и в значительной мере избавились от «детских болезней». Как отмечал в своем рапорте от 18 апреля 1941 г. командир 155-й группы тененте колонело Бьянчи (Bianchi), хотя летные качества моноплана «Фиата» не улучшились, и он по-прежнему уступал «Харрикейну», его эксплуатационные характеристики удалось довести до приемлемых показателей – особенно в «североафриканской» модификации G.50AS. И хотя по-прежнему досаждал мельчайший песок, забивавшийся во все щели и часто приводивший к поломкам шасси, двигатель благодаря противопыльным фильтрам работал нормально. «Фрекция» в таком варианте получила по возвращении из Бельгии 20-я группа, сдав при этом стандартные G.50 частям, дислоцированным в Италии. После перевооружения в апреле 1941 г. она прибыла в Кастельбенито и, освоившись на новом ТВД, в мае была переброслена в Эль Фтеу, ближе к линии фронта. Вскоре состоялась и ротация частей, вооруженных CR.42 – вместо выведенных в Италию 18-й и 151-й групп в июле в Ливию прибыли 3-я и 160-я группы. Хотя эти части и продолжали формально оставаться истребительными, их «Фалько» были оборудованы бомбодержателями и применялись как штурмовики.

Практически одновременно с 20-й группой в Кастельбенито прибыла 374-я АЭ 153-й группы – первая направленная в Ливию эскадрилья, вооруженная лучшими на тот момент итальянскими истребителями MC.200. И хотя в течение месяца часть не принимала участие в боях, проходя «адаптацию» (её самолеты вылетали на патрулирование воздушного пространства над Триполи и прилегающими акваториями), количество боеготовых самолетов в ней уменьшилось



Пилот и механики спасаются от изнуряющей жары под крылом «Фиата» G.50. Киренаика, август 1941 г.

вдвое – с 12 до 6. Причина была простой до банальности: отсутствие противопыльных фильтров... Видимо руководство «Реджиа Аэронаутика» упорно не желало учиться даже на собственных ошибках. Лишь соответствующий комплекс доработок, проведенный на «Саеттах», позволил 2 июля 1941 г. перебросить в Ливию 372-ю и 373-ю эскадрильи, доведя 153-ю группу – знаменитую «Ассо ди Бастони» – до полного состава. В конце июля в Северную Африку прибыла и 157-я группа, также вооруженная MC.200. В дальнейшем MC.200 весьма интенсивно применялись в боях. Иллюстрацией может служить статистика по 153-й группе: с июля по декабрь 1941 г. её самолеты выполнили 3591 боевой вылет общей продолжительностью 4686 часов. Но при этом они провели всего 21 воздушный бой, сбив 19 вражеских самолетов наверняка и ещё дюжину – вероятно. Дело в том, что даже эти лучшие по тем временам итальянские истребители с трудом могли противостоять «Харрикейнам» и новым «Томахоукам» P-40, поступавшим из США. Поэтому MC.200



Фердинандо Раффаэлли, командир 373-й АЭ занял место в кабине своего MC.200 и готов к взлету. Киренаика, 1941 г.



С аэродрома в Гамбуте взлетают MC.202 88-й эскадрильи

применялись, главным образом, как штурмовики. И на этом поприще им удалось несколько компенсировать скромные успехи в воздушных боях. Так, та же 153-я группа, помимо других целей, во второй половине 1941 г. уничтожила на земле 25 вражеских самолетов. В их числе было 19 «Харрикейнов», сожженных на аэродромах Сиди Баррани, Эли-Куаск и Бир эль Гоби, а также три Р-40, уничтоженных в Бир Хабате. Наиболее успешным был налет 7 сентября 1941 г. на Сиди Баррани, в котором участвовало 22 «Саетты» из 153-й группы и 15 G.50bis из 155-й. В результате, британцы потеряли на земле (уничтоженными или тяжело поврежденными) 21 самолет. Из чисто «истребительных» задач 153-й группы стоит упомянуть периодические вылеты на сопровождение пикировщиков Ju 87. Первая подобная операция состоялась 15 июля, когда восемь «Макки» сопровождали 11 «Юнкерсов» в беспешном налете на британские корабли. Вечером 2 августа 12 MC.200 из 372-й и 373-й АЭ совместно с двумя десятками немецких Bf 109E вновь вылетели на сопровождение пикировщиков, бомбящих корабли. В конце августа–начале сентября самолеты 153-й группы несколько раз летали на прикрытие Ju 87, нанося удары по укреплениям Тобрука.

Актуальными для «африканских» истребительных частей «Реджиа Аэронавтика» летом–осенью 1941 г. оставались и задачи ПВО. Британская авиация, используя Мальту в качестве «непотопляемого авианосца», пыталась всемерно препятствовать снабжению итальянских и германских войск в Ливии, нанося удары не только по конвоям в море, но и по ливийским портам. Типичным в этом отношении стал день 9 июля 1941 г., когда семь «Блейхеймов» появились над бухтой Триполи. На перехват поднялись три итальянских истребителя – G.50 из 155-й группы, пилотируемый Альдо Буволи (Aldo Buvoli) и пара «Фалько» из 151-й группы, пилотируемые Паоло Монтаньяри (Paolo Montanari) и Отторино Амбрози (Ottorino Ambrosi). Итальянские авиаторы не только смогли сорвать вражескую атаку, но и сбили четыре «бомбера». 18 июля два CR.42 151-й группы над Триполи вновь столкнулись с «Бленхеймами», сбив одного бомбардировщика и повредив другого.

К ноябрю 1941 г. наступательный порыв германского Африканского корпуса и итальянских частей исчер-

пался. Это усугублялось и проблемами со снабжением. Британское командование решило воспользоваться ситуацией, и 18 ноября начало крупную наступательную операцию «Крусейдер». В первые дни британского наступления типичной задачей для итальянских истребителей стала «вооруженная разведка» – групповые вылеты на обнаружение вражеских колонн с последующей их штурмовкой. При этом главным противником были не вражеские истребители, а сильная ПВО, представленная, главным образом скорострельными 40-мм «бофорсами» и 20-мм «эрликонами». Например, из восьми MC.200 и трех G.50 (153-я и 155-я группы), атаковавших 20 ноября британскую колонну у Бир эль Гоби, пять «Макки» и один «Фиат» получили повреждения, причем двум самолетам пришлось садиться на вынужденную прямо в пустыне. Случались и воздушные бои, причем пилотам итальянских истребителей, в большинстве случаев, удавалось добиться успеха лишь при численном преимуществе. 22 ноября пять MC.200, осуществлявших разведку над Сиди Омаром и Капуццо, столкнулись с парой «Харрикейнов», вылетевших на аналогичное задание. В скоротечной схватке один из британских истребителей был сбит, а второй поврежден. Но при встрече с «живучими» бомбардировщиками даже численное превосходство не гарантировало успеха. Вечером того же 22 ноября пять «Саетт» из 153-й группы перехватили два «Веллингтона». Истребители выпустили по британцам весь боекомплект, но так и не смогли сбить их. Более того, два MC.200 получили повреждения от ответного огня, причем пилот одного из них был тяжело ранен и едва смог дотянуть до базы.

В последующие дни истребители «Реджиа Аэронавтика» прикрывали отход наземных войск и наносили штурмовые удары по неприятельским частям. Например, утром 23 ноября 12 MC.200 из 153-й группы прикрывали дюжину «Фреккья» 20-й группы, наносивших удар по целям у Эль-Адема и Сиди Резеха. А после полудня 23 истребителя из обеих этих групп сопровождали 18 германских двухмоторных истребителей Bf 110, штурмовавших противника у Эль Куаска. 25–27 ноября главные силы истребительной авиации – 20, 153 и 155-я группы – сопровождали пикировщики Ju 87, бомбившие цели у Бир эль Гоби, Сиди Омара, Капуццо и Гамбута. Испортившаяся погода на несколько дней ограничила активность авиации, но с первых чисел декабря воздушные сражения развернулись с новой силой. Германско-итальянская авиация изо всех сил пыталась сдержать продвижение вражеских войск. В этот период главной задачей истребителей оставалось сопровождение пикировщиков. Как правило, для обеспечения ударных самолетов выделялось до двух-трех эскадрилий итальянских MC.200 и G.50, составлявших непосредственное прикрытие, и отряд немецких Bf 109, «расчищавших» воздушное пространство. Пожалуй, наиболее масштабной подобной операцией был налет 5 декабря на Таиб эль Эсем и Бир эль Гоби, предпринятый силами четырех десятков германских и итальянских Ju 87. Их непосредственное сопровождение осуществляли 14 MC.200 (153-я и 157-я группы) и 14 G.50 (20-я группа), а дальнейшее прикрытие – «Мессершмитты» из групп I и II/JG 27. На подходе к целям их перехватили 22 «Томахоука» из 112-й и 250-й АЭ. В завязавшейся схватке британские пилоты сбили, по их

данным, 18 вражеских самолетов. На деле же потери были гораздо ниже – ни один итальянский истребитель не был сбит, лишь несколько получили повреждения.

В связи с началом британского наступления командование «Реджиа Аэронаутика» предприняло экстренные меры к усилению авиационной группировки в Северной Африке. И первым подкреплением стала 151-я группа, едва успевшая прибыть из Ливии на относительно спокойную Сардинию для отдыха и перевооружения. Уже 18 ноября она получила приказ на возвращение в Ливию и неделю спустя прибыла в Аджедабию – все с теми же бипланами «Фалько». А уже со следующего дня этот аэродром начал подвергаться систематическим штурмовым ударам британской авиации. Первой вскоре после полудня «наведальась» шестерка «Бофайтеров» из 272-й АЭ. Итогом стало уничтожение пары CR.42 и повреждение ещё одного истребителя и транспортника SM.81. Один «Бофайтер» был сбит, но заслуга принадлежала не 151-й группе, а соттененте Джузеппе Канту (Giuseppe Cantu) из 375-й АЭ 160-й группы. 27 ноября около 16 часов над Аджедабией появились «Харрикейны», уничтожившие одного «Фалько» и повредившие другую машину. 2 декабря состоялись два налета, в ходе которых «Харрикейны» 33-й эскадрильи повредили шесть и уничтожили одного CR.42. Налеты повторились 5, 8 и 11 декабря. Таким образом, состав группы постепенно таял. Но нокаутирующий удар был нанесен диверсантами – в ночь на 22 декабря Аджедабия подверглась совместной атаке спецназа SAS и LRDG*. Пять бойцов во главе с лейтенантом Биллом Фрейзером (Bill Fraser) уничтожили 12 немецких и 25 итальянских самолетов. В числе последних были и девять «Фалько» 151-й группы. Два дня спустя обескровленная группа получила приказ возвращаться в Италию. Последние четыре боеспособных CR.42 перегнали на аэродром Сорман и передали 160-й группе. Такой же невезучей оказался и 20-я группа. 19 ноября она потеряла 18 своих G.50 в результате рейда британского спецназа на аэродром Сиди Резегх, а 22 декабря в Аджедабии диверсанты уничтожили ещё пять самолетов этой группы. В итоге, в части не осталось ни одного исправного истребителя, и к Новому году её вывели в Италию.

Одновременно со 151-й группой в Ливию прибыла и 8-я (92, 93 и 94-я АЭ). Эта часть в октябре 1941 г. начала было перевооружение на MC.202, но после начала операции «Крусейдер» сдала восемь успевших прибыть «Фольгоре» 17-й группе, и 25 ноября прибыла в Бенгази, будучи вооруженной MC.200, причем в «европейской» конфигурации – без противопыльных фильтров. Часть выполняла задачи ПВО Бенгази, но 20 декабря была отведена в Аджедабию, а 25-го – ещё дальше на запад, в Эн Нофилию.

153-я группа 18 декабря передислоцировалась из Дерны, оказавшейся практически на линии фронта, в Сиди Магрум. Но на новом месте оказались очень ограниченные запасы топлива, что сказалось на боевой активности группы. 22 декабря остатки группы вывели в Мисурату. Затем часть сдала уцелевшие «Саетты» 8-



Лучшими итальянскими истребителями в 1942 г. были MC.202 «Фольгоре». Эти самолеты принадлежат к 1-му stormo. Ливия

й и 150-й группам и 26 декабря была выведена в Италию. На рубеже 1941/1942 гг. на родину возвратился и персонал 157-й группы.

Взамен выбивших частей в Африку в спешном порядке перебрасывались новые группы. 25 ноября началась передислокация в Мартубу сразу трех групп, вооруженных новейшими истребителями MC.202 – 6-й отдельной (79, 81 и 88-я АЭ), 9-й из 4-го stormo (96-я и 97-я АЭ; третья эскадрилья группы – 73-я – осталась на Сицилии для операций против Мальты) и 17-й из 1-го stormo (71, 72 и 80-я АЭ). Передислокация осуществлялась в спешном порядке – самолеты 9-й группы даже не успели получить противопыльные фильтры. Но, несмотря на это, к декабрю все три группы уже включились в боевые действия в Киренаике (Восточный сектор Ливии). Правда, уже к концу месяца ввиду полной потери боеспособности пришлось вывести в Италию 9-ю группу. Её немногие «Фольгоре», чьи моторы выдержали испытание песком и пылью, передали 6-й и 17-й группам. В декабре в Ливию прибыла 12-я группа 50-го штурмового stormo (159-я и 160-я АЭ), вооруженная самолетами G.50. После вывода 20-й группы она оказалась единственной частью в Северной Африке, летавшей на этом типе. Продержаться ей удалось намного дольше других частей – вплоть до августа 1942 г. Дело в том, что итальянское командование не бросило 12-ю группу на фронт в Киренаику, а оставило на азе Кастельбенито (Триполи), возложив на неё задачи ПВО и прикрытия конвоев. Впоследствии она была усилена третьей эскадрильей – 165-й. Вместе с 12-й группой в Триполитании оставалась и 160-я, летавшая на бипланах «Фалько». Для полноты картины упомянем ещё 3-ю группу (153, 154, 155-я АЭ) и отдельную 236-ю истребительно-бомбардировочную АЭ, также вооруженную CR.42. Эти части выполняли задачи непосредственной поддержки наземных войск.

6-я и 17-я группы вследствие отступления итальянских войск в течение декабря 1941 г. сменили ряд аэродромов (Бенинья, Бенгази, Сиди Магрум), пока в самом конце года не остановились в Тамете. Это уже была Триполитания, то есть Западный сектор Ливии. К 8 января 1942 г. – моменту стабилизации фронта под Эль Агейлой – в группах оставалось лишь 25 исправ-

* SAS – Special Air Service, т.е. специальная авиадесантная служба; LRDG – Long Range Desert Group, т.е. пустынная рейдовая группа большой дальности.

ных МС.202, т.е. около 1/3 штатного состава. Наряду с «Харрикейнами» и Р-40, которые существенно уступали «Фольгоре» по летным данным (правда, превосходя его в вооружении), итальянским летчикам пришлось столкнуться и с немногочисленными пока «Спитфайрами» – а те по скорости и скороподъемности были лучше МС.202.

Вскоре «прилив сменился отливом» – в январе 1942 г. «Лис пустыни» Роммель нанес контрудар. Вооруженные «Фольгоре» 6-я и 17-я группы во взаимодействии с германскими Bf 109F из эскадр JG 27 и JG 53 обеспечивали противодействие вражеским истребителям, а более старые МС.200 и CR.42, наряду со штурмовыми ударами, летали на сопровождение бомбардировщиков. Даже устаревшим бипланам при удачном стечении обстоятельств удавалось одерживать воздушные победы. Так повезло, например, сержанту Адриано Вецци (Adriano Vezzi) из 155-й эскадрильи, сбившему 8 января 1942 г. «Киттихаук» австралийской 3-й АЭ. Общее представление о боевой активности истребителей «Реджиа Аэронаутика» в этот период может дать статистика 150-й группы, прибывшей в Ливию в декабре 1941 г. и вооруженной самолетами МС.200. В течение января 1942 г. она выполнила 214 боевых вылетов общей продолжительностью 354 часа. Из этого числа 157 вылетов приходилось на сопровождение истребителей-бомбардировщиков CR.42 и пикировщиков Ju 87. 42 раза самолеты вылетали на прикрытие коммуникаций, 23 – на отражение атак собственных аэродромов. Всего восемь вылетов было выполнено на свободную охоту и лишь два – на вооруженную разведку.

29 января 1942 г. британские войска были выбиты из Бенгази, а затем отброшены к Газале – примерно посредине Киренаики. Весной на фронте установилось затишье. В этот период, пожалуй, наиболее примечательным эпизодом в боевой деятельности итальянских истребителей в Северной Африке стало потопление 27 апреля у ливийского побережья британской субмарины «Урдж» водоизмещением 540 т. Этого успеха добились несколько «Фалько» из 153-й АЭ, осуществлявшие сопровождение конвоя.

26 мая 1942 г. Эрвин Роммель возобновил наступление. Основу истребительной авиации «Реджиа Аэ-

ронаутика», обеспечивавшей операцию, составляли группы 1-го stormo – 6-я и 17-я. Буквально накануне начала наступления – 24 мая – в Ливию перебросили 4-й stormo (9-я и 10-я группы). Все эти части, вооруженные самолетами МС.202, сосредоточили на аэродроме Мартуба и свели во временную бригаду под общим руководством командира 4-го stormo тененте-колонелло Альфредо Реглиери (Alfredo Reglieri). В первый день наступления 59 МС.202 весьма успешно штурмовали британский аэродром Гамбут. В последующие дни «Фольгоре» переключились на истребительные задачи – они сопровождали пикировщики Ju 87 и использовавшиеся в качестве штурмовиков устаревшие истребители. К концу июня пилоты бригады Реглиери выполнили более 1000 боевых вылетов, потеряв 17 своих самолетов. Гораздо тяжелее пришлось истребителям других типов, особенно бипланам CR.42. 3-я группа 26–28 мая выполнила несколько ночных вылетов по целям в районе Газалы, но уже 3 июня была выведена в Италию. На смену ей прибыл 50-й штурмовой stormo (158-я и 159-я группы), располагавший 51 «Фалько». Базируясь в Дерне, а затем в Сиди Баррани и Абу Нимейре (последние два аэродрома – уже на территории Египта), группы 50-го stormo активно участвовали в сражении за Тобрук, завершившимся 21 июня падением этой крепости, а затем в первой битве у Эль-Аламейна. Потери были весьма тяжелыми – к концу июля 24 «Фалько» сбили истребители и зенитки противника, ещё семь было уничтожено на земле. 17 пилотов погибли или пропали без вести, один попал в плен. В итоге, практически потерявший боеспособность 50-й stormo пришлось отвести на отдых и переформирование. Кроме того, функции штурмовиков и истребителей-бомбардировщиков выполняли МС.200. Вооруженные такими самолетами 8-я и 13-я группы действовали из Мартубы, а в конце июня перебазировались в Айн-эль-Газалу. 150-я группа базировалась в Бенгази, главными её задачами были ПВО этого важного порта и сопровождение конвоев.

В июне фронт достиг Эль-Аламейна – последнего рубежа британского отступления. До Александрии оставалось всего 90 км, но наступление Роммеля захлебнулось: страны «Оси» не располагали необходимыми резервами. К тому же, снабжать оторвавшиеся от баз войска в условиях отсутствия железных дорог и господства в Средиземном море британского флота было делом крайне трудным. Перед решающей схваткой по Эль-Аламейном состав истребительной авиации «Реджиа Аэронаутика» в Ливии подвергся некоторым изменениям. Измотанный в боях 1-й stormo был выведен в Италию, а вместо него прибыл 3-й stormo. Его 23-я группа была вооружена МС.202, а 18-я ещё летала на МС.200. Таким образом, количество «Фольгоре» на фронте, достигшее своего максимума (93 единицы) 15 июля, уменьшилось и впоследствии уже никогда не было таким большим. Основные силы истребителей теперь дислоциро-



Отличный снимок пары МС.200 8-й группы, взлетающих с одного из североафриканских аэродромов. 1942 г.

Части «Реджиа Аэронаутика» в Ливии, вооруженные истребителями, по состоянию на 1 августа 1942 г.

Группа	Эскадрильи	Тип самолета	Количество боеготовых самолетов	База
Восточный сектор				
8	92, 93, 94	МС.200	17	Абу Хаггаг
18	83, 85, 95	МС.200	22	Абу Хаггаг
23	70, 74, 75	МС.202	20	Абу Хаггаг
9	73, 96, 97	МС.202	39	Фука (южный)
10	84, 90, 91	МС.202		Фука (северный)
101	208, 238	CR.42	11	Дерна
158	236, 387, 388	CR.42	22	Абу Нимейр
159	389, 390, 391	CR.42		Абу Нимейр
Центральный сектор				
13	77, 78, 82	МС.200	19	Бу Амуд
150	363, 364, 365	МС.200	18	Бенгази
Западный сектор				
12	159, 160, 165	G.50	18	Кастельбенито
160	393, 394, 375	G.50/CR.42	20/8	Сорман

вались в Абу Хаггаг и Фука. 25 июля в Дерну прибыла 101-я группа пикирующих бомбардировщиков, вооруженная... истребителями CR.42! Эта часть, ранее летвавшая на Ju 87, получила «Фалько» в апреле-мае 1942 г. ввиду отсутствия новых поставок «Юнкерсов» из Германии. 101-я группа усилила 50-й штурмовой Stormo. Восемь групп, вооруженных истребителями (в т.ч. три штурмовые) составляли практически всю авиацию Восточного сектора Ливии. Укомплектованность групп составляла в лучших случаях 60–65% от штата, а в штурмовых частях была гораздо ниже. Бомбардировщики Z.1007bis и SM.79 дислоцировались в Центральном секторе, дальше к западу от линии фронта. Здесь же находились две группы «Саеетт», обеспечивавших ПВО портов и линий коммуникаций. Наконец, в Западном секторе, в районе Триполи, дислоцировались ещё две группы истребителей с самолетами G.50 (и несколькими CR.42), также выполнявшие задачи ПВО и сопровождения конвоев.

Упорные бои в июле-августе измотали ударную группировку Э. Роммеля, и германо-итальянское наступление выдохлось. Британцы получили шанс на контрудар, но для этого требовалось нейтрализовать все ещё довольно сильную авиацию противника. К тому времени итало-германские силы в Северной Африке располагали 520 боевыми самолетами, британцы же сумели сосредоточить против них 1200 машин! 9 октября 1942 г. началась решающая стадия воздушного сражения у Эль-Аламейна. В тот день британская авиация выполнила около 500 самолето-вылетов, главной целью которых были аэродромы Эль-Даба и Фука. На них было уничтожено около 40-50 немецких и итальянских самолетов. Десять британских машин, сбитых пилотами «Фольгоре», отнюдь не могли компенсировать потери. Следующий массированный удар по аэродромам Фука и Абу Хаггаг был нанесен 20 октября. На земле уничтожили 35 самолетов, ещё 20 получили повреждения. На счет обороня-

вших свои базы итальянских истребителей записали 11 воздушных побед. Два дня спустя последовал третий рейд против аэродромов. В итоге, мощь «Реджиа Аэронаутика» в Северной Африке была существенно подорвана. Только в октябре было потеряно 15 МС.202 сбитыми в воздушных боях, четыре уничтожено на земле, а ещё 46 получили серьезные повреждения. Обескровленный 4-й Stormo вывели на доукомплектование в Италию, а семь его уцелевших машин передала 3-му Stormo.

23 октября британские войска под командованием Б.Л. Монтгомери (B.L. Montgomery) начали решающее наступление в Египте. Буквально накануне его итальянцы предприняли меры по усилению авиации непосредственной поддержки, сформировав из 101-й и 160-й групп новый 15-й штурмовой Stormo. 50-й Stormo также обновил свой состав – в него включили 46-ю и 47-ю группы (соответственно 20-я и 21-я, а также 53-я и 54-я АЭ). Эти части, ранее летавшие на двухмоторных бомбардировщиках Ca.313, были перевооружены на «Фалько» и прибыли в Бенгази 28 августа 1942 г. Они сменили измотанные 158-ю и 159-ю группы, которых перевели на сопровождение морских конвоев.

Части «Реджиа Аэронаутика» в Ливии, вооруженные истребителями, участвовавшие в сражении под Эль-Аламейном по состоянию на 20 октября 1942 г.



**Подготовка к вылету
«Фольгоре» 75-й АЭ. Абу
Хаггаг, Египет, сентябрь
1942 г.**

Части «Реджиа Аэронавтика» в Ливии, вооруженные истребителями, участвовавшие в сражении под Эль-Аламейном по состоянию на 20 октября 1942 г.

Группа	Эскадрильи	Тип самолета	Количество боеготовых самолетов	База
Истребительные группы				
8	92, 94, 94	МС.200	17	Бу Амуд
9	73, 96, 97	МС.202	20	Фука (южный)
10	84, 90, 91	МС.202	19	Фука (южный)
13	77, 78, 82	МС.200	19	Бу Амуд
18	83, 85, 95	МС.200	22	Абу Хаггар
23	70, 74, 75	МС.202	20	Абу Хаггар
150	363, 364, 365	МС.200/МС.202	18/2	Бенгази
Штурмовые группы				
46	20, 21	CR.42	24	Бу Амуд
47	53, 54	CR.42	23	
101	208, 238	CR.42	22	Дерна
158	236, 378, 388	CR.42	11	Абу Нимейр
159	389, 390, 391	CR.42	11	Абу Нимейр
160	363, 394, 375	G.50/CR.42	20/8	Сорман

Пилоты 101-й группы, используя на своих CR.42 тактику бомбометания с пикирования, ранее отработанную на Ju 87, под Эль-Аламейном добились заметных успехов, уничтожив 15 британских танков и несколько десятков других транспортных средств. Но это не могло переломить ситуацию, равно как и частные успехи других авиаторов. Превосходство союзников было подавляющим, и это во многих случаях делало невозможным хотя бы частичное выполнение боевого задания. Например, 27 октября в налет отправились 42 «Фалько» из 50-го стормо и 101-й группы, но были перехвачены примерно семью десятками «Киттихауков». Единственным спасением для тихоходных бипланов было рассеяться и попытаться уйти на бреющем, но и это не позволило избежать потерь. Так, в 101-й группе был сбит один и повреждено восемь самолетов.

Итальянское командование всячески пыталось усилить авиационную группировку – так, в начале ноября на доукомплектование частей в Ливии направили 30 «Фольгоре», а вскоре на фронт вернулся 4-й стормо. Но преимущество союзников было подавляющим, особенно если учесть, что 6 ноября началась операция «Торч» – высадка американских и английских войск в Марокко и Тунисе. 20 ноября началась эвакуация Киренаики. К концу месяца группы 3-го стормо

сосредоточились в Таурга, а 4-го – в Ара деи Филени. 101-ю группу в первых числах декабря пришлось отвести в Италию – в ней не осталось боеготовых самолетов. Следом за ней отправились и группы 4-го стормо.

Высадка союзников в Северной Африке открыла «второй фронт» – теперь опасность для Ливии исходила не только с востока, но и с запада. Первой реакцией стран «Оси» на возникшую угрозу стала оккупация Туниса, ранее находившегося под контролем правительства Виши. Одновременно Люфтваффе и «Реджиа Аэронавтика» начали налеты на цели в Алжире. В бой вступили части, дислоцированные, главным образом, на Сардинии. На этот остров перебросили вооруженные МС.202 17-ю и 153-ю группы (соответственно 33 и 24 самолета), а также ранее участвовавшую в налетах на Мальту 22-ю группу (23 самолета Re.2001). Самолеты указанных частей уже с 7 ноября наносили удары по Боне и Бужи в Алжире. Вскоре основные силы «Реджиа Аэронавтика» были сосредоточены в Тунисе. Уже в ноябре в Меденину перевели 3-й стормо из Ливии, а в Эль Алуин – 155-ю группу (360-я и 378-я АЭ) с Сицилии, вооруженные МС.202. Правда, последняя смогла продержаться на фронте ровно месяц – уже 11 декабря её отвели на переформирование в Италию. В декабре в Тунис перебросили две эскадрильи истребителей-бомбардировщиков – 368-я с G.50bis и 384-я с МС.200. В январе 1943 г. сюда прибыла доукомплектованная 9-я группа, а несколько недель спустя – и 10-я (25 самолетов МС.202), доведя 4-й стормо до полного состава. К середине февраля в Тунисе находились следующие истребительные части: 3-й стормо в Эль Хамме, 6-я группа в Сфаксе и 16-я на полевых площадках K34 и K41 – в общей сложности 55 МС.202. Ни одного истребителя других типов на фронте уже не оставалось. К тому времени Триполи пал и все итало-германские силы были сосредоточены в Тунисе.

В боях над Тунисом «Фольгоре» впервые столкнулись со своими «тезками» – американскими двухмоторными истребителями Р-38 «Лайтнинг» из 1-й и 14-й групп. С ними взаимодействовали одномоторные Р-39 «Аэрокобра» (81-я и 351-я группы) и «Спитфайры» (31-я и 54-я группы). МС.202 на их фоне отличались неплохой маневренностью, превосходя «Лайтнинг» и



Британские солдаты осматривают трофей - CR.42, ранее принадлежавший 4-му стормо

Оставленная итальянская техника из Regia Aeronautica в Триполи, Ливия. Начало 1943 года. Останки самолетов и аэродромного оборудования ожидают прибытия американских технических специалистов на аэродроме Кастельбенито. На переднем плане - два фюзеляжа истребителей Fiat G.50



«Аэрокобру» по таким параметрам, как скороподъемность и минимальный радиус виража, но вот вооружение итальянских истребителей было существенно слабее, чем американских. Но пока молодые американские пилоты набирались опыта, закаленные в боях итальянские авиаторы могли одерживать победы. Так, 3 января 1943 г. жертвами «Фольгоре» стали два P-38. Последний всплеск боевой активности «Реджиа Аэронаутика» в Тунисе имел место 6–7 марта, когда авиация поддерживала контрудар наземных войск у Меденина. В этих боях «Фольгоре» сбили 19 «Спитфайров», по одному P-40 и P-38, потеряв всего два своих самолета. Но к тому времени уже было ясно, что падение Туниса – лишь вопрос времени. 25 марта на аэродром Эль Хамма прибыло последнее подкрепление – 7-я группа. А уже 31-го числа был нанесен сокрушительный удар – аэродром Сфакс подвергся налету соединения американских бомбардировщиков B-25, уничтоживших 15 выстроенных перед взлетом «Фольгоре» 6-й группы. Вскоре все части «Реджиа Аэронаутика», за исключением 7-й и 16-й групп, объединенных в 54-й стормо, были выведены в Италию. Помимо действий непосредственно в Тунисе, истребителям приходилось сопровождать транспортные самолеты, ставшие единственным средством доставки на Африканский континент боеприпасов и топлива. Для этого задействовали группы, дислоцированные в Сицилии и на о. Пантеллерия. Но господство англо-американской

авиации в воздухе делало подобные транспортные операции весьма рискованными. 19 апреля 16 итальянских транспортных самолетов, следующих в сторону Туниса в сопровождении шести MC.200 и шести MC.202 были перехвачены примерно тремя десятками «Киттихауков» и четырьмя «Спитфайрами». И хотя истребители сопровождения сбили пару «Киттихауков», предотвратить побоище они не смогли: 12 транспортных было сбито, а ещё четыре получили поврежде-



Уничтоженные MC.200, MC.202, G.50 и CR.42 на аэродроме Кастельбенито. На посадку заходят победители - тройка американских истребителей P-38 «Лайтнинг». 1943 г.



МС.202 168-й АЭ на тунисском аэродроме. Весна 1943 г.

ния и разбились при посадке в Тунисе. На следующий день 20 транспортных самолетов, сопровождаемых шестеркой «Саэтт» были встречены 25 «Лайтнингами» американской 1-й группы. Итог был вполне предсказуем – итальянцы потеряли восемь транспортников и одного истребителя, американцы заплатили за это лишь одним Р-38.

6 мая состоялся последний бой итальянских истребителей в африканском небе – 14 МС.202 из 7-й группы схватились с американскими «Киттихауками». А 10 мая с аэродрома Кап Бон стартовало несколько уцелевших истребителей 54-го stormo – их путь лежал на родину. До капитуляции остатков итало-германских войск в Тунисе оставалось три дня...

Восток – дело тонкое: кампания в Эфиопии, Эритрее и Сомали

К моменту вступления Италии в войну «Реджиа Аэро-наутика» располагала в Восточной Африке довольно скромными силами. Помимо 44-й группы бомбардировщиков с трехмоторными SM.79 и SM.81 и нескольких подразделений колониальной авиации с трехмоторными самолетами Са.133 и одномоторными Ro.37bis здесь находились четыре истребительные эскадрильи – 410-я и 411-я на CR.32, а также сформированные весной 1940 г. 412-я и 413-я эскадрильи на CR.42. В июне, уже после начала войны, сформировали пятую истребительную эскадрилью – 414-ю, также вооруженную «Фалько» (шесть самолетов). Пополне-



Cr.32 из состава 410-й эскадрильи

ние итальянских истребительных частей в Восточной Африке обеспечивалось переброской по воздуху – разобранные CR.42 перевозили внутри фюзеляжей транспортных самолетов SM.82. В общей сложности в течение кампании так доставили 51 истребитель.

Противостоящие итальянцам британские силы были столь же скромными. В Судане находились три эскадрильи, вооруженные устаревшими одномоторными дальними бомбардировщиками «Виккерс» «Уэллсли», в Йемене – две с более современными двухмоторными «Бристоль» «Бленхеймами». Истребительная авиация была представлена немногочисленными звеньями «Гладиаторов». В Кении дислоцировались части авиации Южно-Африканского Союза, наиболее современными машинами которой были бомбардировщики «Юнкерс» Ju 86, переоборудованные из пассажирских самолетов, ранее эксплуатировавшихся южноафриканскими авиалиниями.

Боевые действия начались ранним утром 11 июня 1940 г. налетом британских «Уэллсли» и южноафриканских Ju 86 на военные объекты в Эритрее и Итальянском Сомали. В тот день итальянские истребители бездействовали, но на следующий сумели оказать сопротивление. Когда девятка «Уэллсли» из 223-й АЭ попыталась атаковать аэродром Гура, её перехватило звено «Фиатов» из 412-й эскадрильи. Тененте Карло Канелла (Carlo Canella) сумел подбить одного «бомбера». Тот, хотя и дотянул до своей территории, но разбился при посадке. 14 июня над Массауа был сбит ещё один «Уэллсли». В этот раз успеха добился тененте Марио Визинтини (Mario Visintini). Этот пилот, имевший за плечами опыт боев в Испании (где одержал свою первую воздушную победу), впоследствии стал лучшим асом Второй мировой войны из числа летавших на би-планах – на его счету было 16 (по другим данным, 17) сбитых самолетов. Противодействие истребителей вынудило британцев перейти к действиям ночью. Следующий воздушный бой был отмечен лишь 26 июня. Над авиабазой Гура три из четырех участвовавших в налете «Уэллсли» получили повреждения, но ответным огнем был поврежден один «Фалько», а его пилот ранен. В последний день июня «Фиаты» перехватили британские самолеты 223-й АЭ, возвращавшиеся из налета на Массауа. Итальянцы заявили две воздушные победы, хотя на деле был сбит лишь один «Уэллсли».

В июле 1940 г. в бой вступили «Гладиаторы» британской 94-й эскадрильи, базировавшейся в Адене. Эта часть с успехом применяла тактику т.н. «наступательного патрулирования», пытаясь перехватывать итальянские самолеты на взлете. Уже 2 июля были одержаны первые победы: три «Гладиатора» над аэродромом в Ассэбе перехватили и сбили пару «Фалько» из 414-й АЭ. А 10 июля звено 94-й АЭ совместно с единственным «Бленхеймом» из 8-й эскадрильи вновь появилось над Ассэбом. Итого стало уничтожение ещё четырех CR.42. Таким образом, 414-я эскадрилья лишилась всех своих самолетов и была расформирована. Но причиной этого, очевидно, является не техническое преимущество или количественное превосходство британской авиации, а пассивность и нераспорядительность командования самой 414-й АЭ. В тех частях, которые применяли более агрессивную тактику, итальянские пилоты продолжали одерживать успехи – так, уже упомянутый нами Визинтини 3 июля записал

на свой счет ещё одного «Уэллсли», а пилоты 412-й АЭ за вторую и третью декады июля сбили в общей сложности пять бомбардировщиков такого же типа. Удавалось одерживать победы и над «Гладиаторами», хотя эти машины были более маневренными, чем «Фалько»: 13 июля самолет 94-й АЭ был сбит «Фиатами» 413-й эскадрильи.

В начале августа 1940 г. итальянские войска развернули крупномасштабное наступление, имевшее целью овладеть Британским Сомали. Воздушную поддержку обеспечивали 27 бомбардировщиков из 44-й группы, семь разведчиков Ro.37bis из 110-й АЭ и 23 истребителя – CR.32 из 410-й и CR.42 из 413-й эскадрилий. Британцы также активно задействовали авиацию, оказавшуюся единственной силой, способной хотя бы задержать продвижение итальянцев. 5 августа звенья «Бленхеймов» из 8-й АЭ трижды атаковали итальянские войска к западу от Харгейсы. Во время третьего налета патрульный CR.32 сумел сбить один бомбардировщик. Ещё один «Бленхейм» был сбит истребителями на следующий день. 6 августа итальянцы заняли Харгейсу, и в тот же день на местный аэродром перелетела четверка истребителей (по два CR.32 и CR.42) с задачей обеспечения ПВО наступающих колонн. 7 августа эти машины покончили с британской авиацией, базирующейся в Бербере: два «Гладиатора» были сожжены на аэродроме, не успев взлететь. В дальнейшем британская авиация действовала только с баз в Йемене, также неся потери. Так, 12 августа самолеты 410-й АЭ сбили «Бленхейма» из 39-й эскадрильи. Вследствие усиливавшегося натиска итальянских войск, британцы вынуждены были эвакуироваться из Берберы, и к вечеру 18 августа армия дуче установила полный контроль над Британским Сомали.

В последующие месяцы главным направлением действий для восточноафриканских «Фиатов» стало северное – самолеты продолжали отбивать налеты британской авиации из Судана. 26 августа и 1 сентября пилоты 412-й АЭ сбили по одному «Уэллсли», причем во втором случае победу одержал Визинтини, а экипаж бомбардировщика, разбившегося при вынужденной посадке на занятой итальянцами территории, попал в плен. 8 сентября над Центральной Эфиопией «Фалько» из 413-й эскадрильи сбил бомбардировщик «Мартин» «Мэриленд», а 10-го вновь победу одержали пилоты 412-й АЭ – и на этот раз их жертвой стал «Уэллсли».

К началу октября 1940 г. британская авиация в Судане была усилена – сюда перебросили вооруженную «Бленхеймами» 45-ю эскадрилью, сменившую обескровленные части, летавшие на «Уэллсли». Также появилась и полноценная истребительная эскадрилья – 1-я южноафриканская АЭ, вооруженная «Гладиаторами». Это способствовало расширению налетов на объекты в Эритрее и Эфиопии. Итальянские истребители по мере сил пытались противодействовать угрозе. 2 октября самолетам 412-й эскадрильи удалось сбить «Бленхейма», а 13-го – ещё две такие машины. 4 октября состоялся первый бой 412-й АЭ с «Гладиаторами» 1-й эскадрильи. Обе стороны записали на свой счет по одному сбитому вражескому самолету, но на деле лишь один «Гладиатор» получил повреждения.

12 октября британская 47-я АЭ (восемь «Уэллсли» и четыре ещё более старых биплана «Винсент») перебазировавшись из Хартума на передовую площадку в Ге-

дарефе, откуда предполагалось организовать полеты к эфиопским партизанам, действовавшим у оз. Тана. Несмотря на принятые меры секретности, новая площадка была обнаружена итальянской разведкой. Ранним утром 16 октября девять «Фалько» 412-й АЭ, лидируемые бомбардировщиком SM.79, проштурмовали Гедареф, уничтожив все восемь «Уэллсли» и пару «Винсентов». 18 октября был нанесен «удар возмездия»: тройка «Гладиаторов» 1-й АЭ нанесла удар по аэродрому Барента, уничтожив три CR.42 412-й эскадрильи. Интересно, что ведущим в этом полете был капитан Бойл (Boyle) – тот самый пилот, чей «Гладиатор» был поврежден в бою 4 октября.

4 ноября южноафриканские «Гладиаторы» вновь встретились в бою с «Фиатами» 412-й эскадрильи – над Метеммой четверка самолетов 1-й АЭ атаковали три CR.42, сбив одного из них. А 6 ноября началось первое во Второй мировой войне британское наступление, целью которого был форт Галлабат – главный опорный пункт итальянцев в занятых последними района Южного Судана. Поддержку с воздуха должны были обеспечивать все те же «антикварные» «Уэллсли» и «Винсенты», а прикрытие – «Гладиаторы» 1-й АЭ и одного звена 112-й АЭ. Первый день наступления показал, что итальянцы полностью господствуют в воздухе. Утром «Фиаты» 412-й АЭ атаковали тройку самолетов 112-й эскадрильи, сбив всех троих. Затем пришел черед 1-й АЭ – в бою погиб её командир майор ван Шальквик (van Schalkwyk), а пытавшийся выручить его капитан Бойл едва спасся, посадив на вынужденную поврежденную машину. После полудня состоялся ещё один воздушный бой, в котором участвовали пять «Гладиаторов». Итальянцы сбили одну вражескую машину без потерь со своей стороны.

К ноябрю 1940 г. британская 14-я АЭ осталась практически без самолетов, потеряв в боях 12 «Уэллсли». Часть перевооружили новыми «Бленхеймами» IV, но и эти машины оказались удобными мишенями для «Фалько»: 26 ноября и 4 декабря было сбито по одному такому самолету, причем в обоих случаях успеха добился тененте Визинтини. Не щадила военная судьба и продолжавшую летать на «Уэллсли» 47-ю АЭ: 6 декабря «Фиаты» 412-й эскадрильи перехватили тройку таких бомбардировщиков, пытавшихся нанести удар по итальянским укреплениям в районе Бури. Итальянцы заявили три воздушные победы, хотя на деле был сбит лишь один «бомбер».

12 декабря 412-я эскадрилья вновь выступила в роли штурмовиков, нанеся удар по передовой площадке Газ Реджеб. В результате было уничтожено четыре биплана «Харди», но огнем зениток был поврежден самолет комэска капитана Раффи (Raffi). Капитан смог посадить машину на вражеской территории. Казалось бы, плен был неминуем. Но тененте Визинтини приземлился возле своего командира. Пилоты сумели втиснуться в кабину «Фиата» – для этого пришлось оставить на земле парашюты. Визинтини привел истребитель в Асмэру, буквально сидя на коленях у своего командира! А в ночь на 13 декабря неугомонный Визинтини вновь отличился, сбив «Уэллсли» из 223-й АЭ. Это стало единственной ночной победой «Реджиа Аэронаутика» за время кампании в Восточной Африке.

27 декабря три «Гладиатора» 1-й АЭ «загнали в угол» и сбили CR.42 из 412-й АЭ. Пилот погиб. А два

дня спустя в бой вступила вооруженная новыми «Харрикейнами» 2-я южноафриканская эскадрилья. Первый блин оказался комом – четверка «Харрикейнов» была перехвачена двумя самолетами 413-й АЭ, с ходу сбившими два вражеских истребителя. Этот бой оказался последним для восточноафриканских истребителей в 1940 г. А 12 января были одержаны первые победы в новом году: над Аромой был сбит «Гладиатор» из 1-й АЭ, а над Тессенеи – «Харди» из 237-й (родезийской) эскадрильи.

20 января британцы начали очередное наступление на северном участке фронта. «Фиаты» бросили на штурмовку наступающих частей 10-й индийской пехотной бригады, которая была частично рассеяна, а её командир получил ранение. Но за это 412-й АЭ пришлось заплатить тремя сбитыми CR.42. В последующие недели «Реджиа Аэронаутика» оказывала отчаянное сопротивление, но силы были неравными. К началу февраля в частях оставалось всего 15 боеспособных «Фалько». 5 февраля было потеряно ещё два самолета – оба стали жертвами 1-й АЭ. Но и итальянцы в долгу не остались – пилоты 412-й эскадрильи отправили на землю одного «Харди» у Керена и пару «Уэллсли» возле Вади Угри. 8 февраля в схватке с четверкой «Харрикейнов» было сбито два CR.42 из пяти, участвовавших в бою. На следующий день итальянские пилоты попытались взять реванш, проштурмовав аэродром Агордат и уничтожив на земле шесть вражеских самолетов. 11 февраля в бою над Кереном был сбит южноафриканский «Харрикейн». Но гораздо более тяжелой оказалась потеря итальянской авиации – погиб легендарный ас Марио Виццини. В тот день, несмотря на песчаную бурю, он вылетел на поиск двух пропавших в пустыне молодых пилотов. Вскоре на аэродром поступило известие, что истребитель Виццини сгорел, врезавшись в гору...

После смерти Винцини счастье, казалось бы, отвернулось от итальянских авиаторов. 12 февраля в бою с южноафриканцами было сбито два истребителя (CR.32 и CR.42), а ещё три машины получили повреждения. Три «Фиата» были сбиты 15 февраля. В итоге, 412-я АЭ на какое-то время (до получения пополнения) осталась без самолетов. Командование «Реджиа Аэронаутика» в Восточной Африке распорядилось отвести все уцелевшие машины с прифронтовых аэродромов в Эритрею. Но и в таких условиях итальянцы пытались оказывать достойное сопротивление. Например, 22 февраля семь «Харрикейнов» участвовали в налете на аэродром Макале. Истребители подожгли разбегавшийся по полосе «Фиат», но и сами попали под удар успевших взлететь CR.42. Машина майора Уилмота (Wilmoth) получила повреждения, и он вынужден был садиться на итальянский аэродром, попав в плен.

После короткой передышки в конце февраля – начале марта 1941 г. британское наступление на Керен, бывший главным опорным пунктом итальянцев в Эритрее, возобновилось 15 марта. В боях участвовало не менее 100 британских самолетов. Итальянцы же смогли противопоставить им всего 12 истребителей да горстку бомбардировщиков. 16-го числа пилоты CR.42 сбили «Уэллсли» и «Гладиатор» ценой потери одного своего истребителя, но помешать налетам вражеских бомбардировщиков не смогли. В надежде хоть как-то ослабить натиск вражеской авиации, итальянцы решили нанести

удар по вражеским аэродромам. Ранним утром над летным полем Агордата появилась пятерка «Фиатов», а затем на цель вышла пара SM.79. В результате были сожжены три «Харрикейна» и один «Уэллсли» – слишком мало, чтобы повлиять на обстановку.

Крупный воздушный бой разыгрался над Кереном 21 марта. Пять «Фиатов» напали на корректировщик «Лайсендер». На помощь последнему бросилась оказавшаяся поблизости четверка «Харрикейнов». В завязавшейся «собачьей свалке» итальянцы добились корректировщика и тяжело повредили два истребителя, совершивших аварийные посадки. Были сбиты и два «Фалько». А на следующий день итальянцы предприняли контрудар под Кереном. В тот день южноафриканским истребителям не повезло: пилоты патрульной пары «Харрикейнов» прозевали атаку шестерки «Фиатов». Итальянцы мигом расстреляли обе машины – одна была сбита, а вторая с трудом дотянула до базы. В последующие дни, пользуясь тем, что у противника по-прежнему не хватало истребителей для выделения эскадры каждой группе бомбардировщиков, немногочисленные «Фиаты» продолжали наносить противнику болезненные «укусы». С 23 по 25 марта были сбиты один «Уэллсли» и два «Бленхейма». Но на земле наметился перелом. Контратака итальянцев захлебнулась. 26 марта они начали отход, а уже на следующий день индийская пехота вступила в Керен. Итальянцы все-таки смогли «хлопнуть дверью» – 27 марта над Кереном тройка «Фиатов» сбила «Винсента» и «Лайсендера». А дальше итальянская оборона в Эритрее «посыпалась», и 8 апреля пал последний оплот – Массауа.

После потери Эритреи и южной части Сомали (оттуда итальянцев выбили в конце февраля 1941 г.) главной базой для остатков «Реджиа Аэронаутика» в Восточной Африке стала эфиопская Диредауа. Этот аэродром систематически подвергался налетам вражеской авиации, а составлявшие основу ПВО устаревшие «Фиаты» CR.32 из 410-й эскадрильи не могли оказать существенного сопротивления. Тем не менее, предпринимались отчаянные попытки ослабить натиск. 26 марта тройка «Фиатов» атаковала аэродром Джиджигу, уничтожив три транспортных Ju 52/3м и связной самолет «Дрэгон Репид». 29 марта в налете участвовало уже пять CR.42 и два CR.42. Пока четыре самолета штурмовали стоянки, тройка CR.42 барражировала в воздухе на случай появления вражеских истребителей. Как оказалось, не зря – они пресекли взлет по тревоге двух «Харрикейнов», сбив обе машины. Но тут над аэродромом появились вернувшиеся с задания другие «Харрикейны» и «Хартбисты». Это сразу изменило соотношение сил, и теперь уже итальянцы лишились двух истребителей. В тот же день 29 марта Диредауа пала. 4 апреля мощному налету подвергся аэродром Аддис-Абебы, где было уничтожено около 30 самолетов. На следующий день с него эвакуировали последние уцелевшие машины – пять «Фиатов» и три бомбардировщика. 6 апреля в Аддис-Абебу вступили британские войска. В тот же день подверглась разгрому итальянская авиабаза Дессие, где было уничтожено восемь самолетов (в т.ч. четыре «Фиата»). 10 апреля настал черед аэродромов Шашаманна и Джимма. В воздушном бою над последним южноафриканские «Харрикейны» сбили пару CR.42.

После падения Аддис-Абебы оборона итальянцев распалась на несколько изолированных очагов. Казалось бы, судьба итальянских владений в Восточной Африке будет решена в течение нескольких дней. Но в это же время началось наступление Роммеля в Северной Африке. К британским войскам в Эфиопию перестали поступать подкрепления, и процесс окончательного освобождения страны затянулся ещё на полгода. Долше всего итальянцы продержались в горном укрепленном Гондар на севере Эфиопии. Сюда даже перебрасывали подкрепления по воздуху, в том числе и несколько «Фиатов» CR.42. Но перманентная нехватка запчастей и топлива, а также подавляющее превосходство противника в воздухе позволяли итальянцам поддерживать в летном состоянии лишь два-три самолета, которые использовались только для разведки. 16 октября в небе Эфиопии состоялся последний воздушный бой: лейтенант Хоуп (Hope) на «Гладиаторе» сбил «Фалько». Итальянский пилот Малавотти (Malavotti) погиб.

22 ноября последний итальянский самолет в Гондаре последний раз поднялся в воздух. Единственный уцелевший CR.42 обстрелял позиции британской артиллерии. Накануне падения Гондара 27 ноября 1941 г. эта машина была сожжена итальянскими летчиками.

Восточноафриканская кампания стала первой крупной победой союзников во Второй мировой войне

Итальянские техники занимаются отладкой двигателя Fiat A.74 RC.38 истребителя Fiat G.50 20-й истребительной группы на бельгийском аэродроме. Истребитель на заднем плане - самолет командира группы, майора Марио Бонзано. Аэродром Урсель, Бельгия



(контрнаступление советских войск под Москвой началось неделю спустя после окончательной капитуляции итальянских войск в Эфиопии). А Эфиопия стала первой страной, освобожденной от фашистской оккупации.

Над Альбионом: «Корпо Аэрео Италяно»

С вступлением Италии во Вторую мировую войну её промышленные центры и другие стратегические стали потенциальными целями для бомбардировщиков противника. И хотя после выхода Франции из войны единственный противник – Англия – не располагала ещё достаточно мощными соединениями бомбардировочной авиации, способными причинить сколь-нибудь заметный ущерб, психологический эффект от изредка появлявшихся над Турином и другими городами британских бомбардировщиков был довольно значительным. Дуче загорелся идеей возмездия – организации налетов «Реджиа Аэронаутика» на объекты на Британских островах. Но поначалу, обратившись с подобным предложением к германской стороне, итальянцы получили отказ: командование Люфтваффе считало, что сможет самостоятельно «разобраться» с противником. Однако вскоре потери, понесенные в ходе «Битвы за Англию», вынудили принять помощь Италии.

10 сентября 1940 г. был официально сформирован «Итальянский воздушный корпус» – «Корпо Аэрео Италяно» (CAI – Corpo Aereo Italiano). В его состав вошли два бомбардировочных сформирования – 13-й и 43-й – вооруженные двухмоторными машинами «Фиат» BR.20M (по 37 самолетов), а также 172-я отдельная разведыва-



«Фалько» 85-й АЭ на бельгийском аэродроме. Осень 1940 г.



Немецкий офицер знакомится с техникой союзников - «Фиатом» CR.42

тельная эскадрилья с трехмоторными самолетами «Кант» Z.1007bis (5 машин). Для их прикрытия сформировали новый 56-й истребительный stormo в составе 18-й группы (83, 85 и 95-я АЭ), вооруженной «Фиатами» CR.42, а также 20-й (351, 352 и 353-я АЭ) – тоже с «Фиатами», но монопланами G.50bis. Командовал 56-м stormo колонелло Умберто Чиса (Umberto Chiesa), 18-й группой – майор Ферруччио Возилья (Ferruccio Vosilla), а 20-й – майор Марио Бонцано (Mario Bonzano), известный ас времен войны в Испании. Для обеспечения связи с родиной корпусу придали значительное количество транспортных и связных самолетов – 12 Ca.133T, один SM.82 и 9 Ca.164. Большинство частей (бомбардировочные stormo и 18-я истребительная группа) выделила 1-я авиационная эскадра, остальные взяли из 3-й эскадры.

Перед отправкой в Бельгию, определенную для базирования CAI, его части укомплектовали новенькими самолетами, прямо с завода – 50 CR.42 и 45 G.50bis. Все истребители получили радиостанции, хотя качество итальянского радиооборудования вызывало многочисленные нарекания: впоследствии пилоты Люфтваффе с удивлением отмечали, что их итальянские коллеги в полете обмениваются сигналами посредством покачивания крыльев! На самолетах CR.42 установили дополнительные топливные баки. Для компенсации возросшего веса пришлось пойти на ослабление вооружения: один из двух синхронных крупнокалиберных пулеметов был заменен пулеметом винтовочного калибра.

К середине октября 1940 г. части CAI были сосредоточены в Бельгии. Интересно, что Люфтваффе присвоило им собственные номера – для облегчения взаимодействия. Так, 13-й и 43-й stormo стали, соответственно, KG 13 и KG 43 (т.е. 13-й и 43-й бомбардировочными эскадрами), а 18-я и 20-я группы – 18./JG 56 и 20./JG 56 (т.е., 18-й и 20-й отряды 56-й истребительной эскадры). Для базирования истребителей выделили аэродромы Урсель (18-я группа) и Мальдегем (20-я). Бомбардировщики базировались в Мельсбруке (13-й stormo) и Шиври (43-й stormo и 172-я разведывательная АЭ).

Первые боевые вылеты «Корпо Аэрео Итальяно» выполнил в ночь на 25 октября, но истребители в них не участвовали – лишь дюжина BR.20M сбросила бомбы на цели. Дебют истребителей «Реджиа Аэронавтика» над Британией состоялся 29 октября, когда в налете на Рамсгейт 15 бомбардировщиков сопровождал почти полный состав 56-го stormo: 39 «Фалько» и 34 «Фреккиа». Британские истребители в этот раз не встретились, так что обошлось без потерь. Следующая дневная операция была предпринята 11 ноября. В тот день на задание отправились две группы самолетов CAI. Первая состояла из пяти Z.1007bis, сопровождаемых 21 G.50bis. При налете на Грейт Ярмут она потерь не понесла. Менее повезло второй, состоявшей из десяти BR.20M и 40 CR.42. Её целью был Гарвич. Уже на подходе к Британии, около 13.30, группа была

Разбившийся CR.42 из 95-й АЭ (пилот - Пьетро Сальвадори). Ноябрь 1940 г., Орфорднесс

обнаружена радаром, и на перехват подняли две эскадрильи «Харрикейнов» (46-ю и 257-ю). Так начался бой, впоследствии получивший название «Спагетти партии». Итальянские истребители оказывали упорное сопротивление, но летные качества «Харрикейнов» были гораздо выше. В итоге, было сбито три бомбардировщика, а ещё три получили тяжелые повреждения. На землю отправились и три «Фалько» (два пилота попали в плен, третий погиб). В довершение всех бед, многим истребителям не хватило топлива, чтобы дотянуть до своего аэродрома, и 19 из них вынуждены были садиться в поле (пять самолетов получили при этом серьезные повреждения, а два были полностью разбиты). Итальянские пилоты заявили о 10 сбитых британских истребителях (и ещё 9 – с пометкой «вероятно»), но на деле все «Харрикейны» благополучно вернулись на базы.

Два самолета CR.42 были передислоцированы на авиабазу Флиссинген (Нидерланды), где образовали отдельное звено ночных истребителей. В декабре 1940 г. его состав увеличили до пяти машин, но никаких сведений об успешных перехватах вражеских самолетов не имеется.

Последнее столкновение с британскими истребителями имело место 23 ноября, когда 29 «Фалько» отправились на «свободную охоту» в район Маргейта и Фолькстоуна. Их перехватили «Спитфайры» 603-й АЭ. Несмотря на подавляющее превосходство своих машин, британцам не удалось сбить ни одного «Фиата». Но два CR.42 на обратном пути из-за нехватки топлива упали в воду (пилоты погибли) а ещё три по той же причине сели на вынужденную на территории Бельгии. Пилоты 18-й группы заявили пять воздушных побед, но на деле лишь один «Спитфайр» получил повреждения.

Поскольку неспособность итальянских истребителей действовать над Британией стала вполне очевидной, бомбардировщики САИ перешли исключительно к ночным действиям. Последний такой налет имел место в ночь на 3 января 1941 г. А уже 10 января большинство частей «Корпо Аэрео Италияно» вернулись на родину – их ждало переформирование и отправка в Северную Африку и на Балканы. Лишь 352-я и 353-я эскадрильи со своими «Фиатами» G.50bis оставались в Бельгии до середины апреля 1941 г. Самолеты этого типа выполнили за время пребывания в Бельгии 693 боевых вылета. Было потеряно четыре истребителя, погибли два пилота. Два G.50bis были по ошибке обстреляны немецкими зенитчиками и получили повреждения.

Балканы

Оккупация Албании Италией привела к обострению отношений с Грецией. Последняя претендовала на Южную Албанию (именуемую греческой стороной Северным Эпиром) и заселенную преимущественно греками. Дуже, со своей стороны, был не прочь «наложить лапу» на всю Грецию и, несмотря на то, что уже увяз в боевых действиях в Северной Африке, всюду искал повод для начала новой войны. 28 октября 1940 г. Италия предъявила Греции ультиматум, обвиняя её в содействии британской авиации и флоту и требуя оккупации территории страны. Естественно, ультиматум был отвергнут. Началась отвратительно спланирован-



Этот «Фалько» потерпел аварию на аэродроме Урсель, Бельгия, ноябрь 1940 г.

ная и плохо руководимая военная кампания против Греции.

«Реджиа Аэронаутика» выделила для войны против Греции силы в составе двух командований: «Аэронаутика делл Албания» и «Аэронаутика делл Эгео». Первое из них располагало двумя сторожками и двумя отдельными группами бомбардировщиков, одной группой разведчиков и одной (160-й) группой истребителей. Последняя включала 393-ю и 394-ю эскадрильи в Корице и Дренова (соответственно, 9 CR.42 и 14 CR.32), а также 395-ю АЭ в Берате, располагавшую всего четырьмя монопланами G.50. Силы «Аэронаутика делл Эгео» были гораздо скромнее и включали не более 50 самолетов, дислоцированных на Додеканезских о-вах. В их числе были и две отдельные истребительные эскадрильи – 162 и 163 – вооруженные, соответственно, CR.42 и CR.32. Кроме того, с территории Италии поддержку оказывали самолеты 4-й территориальной зоны (в январе 1941 г. развернутой в 4-ю авиационную эскадру): два полка и две отдельные группы бомбардировщиков, а также 2-ю истребительную группу (150-я и 151-я АЭ на CR.32 и 153-я на G.50bis). В начале ноября в Албанию перебросили из Северной Италии 24-ю группу на G.50 (354-я и 355-я АЭ) и 150-ю на



Пара CR.42 из 161-й группы в полете над Эгейским морем. 1940 г.



Капитан Марио Д'Агостини, удостоенный Золотой медали за храбрость, позирует у своего CR.32 из 163-й АЭ. Гадурра (Родос), 1940 г.

CR.42 (363, 364, 365-я АЭ, в общей сложности 37 самолетов и 44 пилота)*. 5 ноября на базе 395-й АЭ путем добавления 361-й эскадрильи развернули новую 154-ю группу, вооруженную G.50bis. Таким образом, общее количество задействованных против Греции самолетов достигло примерно 430 единиц. ВВС Греции могли противопоставить им лишь около 150 машин, в том числе 45 истребителей, сведенных в четыре миры (эскадрильи): 36 PZL P.24** и девять новых «Блох» MB.151 французского производства.

В первый день войны истребители «Аэронавтика делл Албания» занимались, главным образом, перехватом греческих самолетов-разведчиков. Тененте Марио Каранчини (Mario Carancini) из 393-й АЭ смог сбить одного «Хеншеля» Hs 126 из 3-й миры. Два дня спустя группа из пяти CR.42 и пары CR.32 встретила в воздухе два «Хеншеля», и итальянские пилоты без особого труда сбили оба разведчика. 31 октября самолеты 160-й группы штурмовали колонны греческих войск. Для двух CR.32 этот вылет стал последним – они были сбиты зенитным огнем. Оба пилота сумели спастись с парашютами.

1 ноября на северном участке итало-греческого фронта тройка устаревших CR.32 встретила с парой ещё более старых разведчиков «Бреге» XIX из состава 2-й миры. Антикварные бипланы не имели шансов уцелеть, и оба были сбиты. На следующий день «Фалько» приступили к эскортированию бомбардировщиков: пять истребителей сопровождали десяток SM.79 в рейде на Салоники, а четыре других – 10 Z.1007bis в налете на Лариссу. В тот же день дебютировали самолеты 150-й группы. Незадолго до полудня пять самолетов из 365-й АЭ провели два воздушных боя в районе Янины, сбив два греческих P.24 из 21-й миры. А тремя часами позже 12 «Фалько» 363-й эскадрильи над Салониками схватились с шестью P.24 22-й миры. Итальянцам удалось повредить один вражеский истребитель, разбившийся при посадке. Но защитить своих бомбардировщиков они не смогли – греки «завалили» два «Канта». 393-я эскадрилья понесла потери на собственном аэродроме – при попытке взлета на перехват греческих «Бленхеймов» взрывом бомбы

был уничтожен один CR.42, пилот погиб. 4 ноября жертвами двух истребителей 365-й АЭ стала пара «Бреге» XIX.

С 6 ноября в боевые действия в Греции включились части британских ВВС: 30-я и 84-я эскадрильи «Бленхеймов» и звено бомбардировщиков «Веллингтон» из 70-й АЭ. Несколько дней спустя к ним присоединились ещё одна эскадрилья «Бленхеймов» (211-я) и 80-я истребительная АЭ с «Гладиаторами». 6 ноября 30-я АЭ бомбила порт Валоны. Взлетевшая на перехват тройка «Фалько» из 394-й эскадрильи повредила три «Бленхейма», но все они сумели вернуться на базу в Элефсисе. Меньше повезло «Веллингтонам», бомбившим Валону на следующий день. Пять CR.42 из 364-й АЭ и два G.50 из 395-й сбили пару «бомберов».

14 ноября греческие войска начали контрнаступление, не только остановившее продвижение итальянцев, но и отбросившее войска дуче обратно в Албанию. Аэродромы «Аэронавтика делл Албания» подверглись ударам греческой авиации. В частности, в 9.45 над Корицей появились два «Бленхейма» из 32-й миры и два «Бэттла» из 33-й. На перехват поднялась пара истребителей 393-й АЭ, пилотируемых тененте Тестерини (Testerini) и сержантом маджоре Раттиччери (Rattichieri). Их жертвой стал один из «Бленхеймов», получивший повреждения и разбившийся при вынужденной посадке, чуть не дотянув до своего аэродрома. Второго «Бленхейма» сбили зенитчики. Несколькими минутами позже «Фалько» 363-й АЭ провели безрезультатный бой с девяткой P.24. После полудня истребители CR.42 перехватили тройку «Бленхеймов» – на этот раз из британской 84-й АЭ. Для бомбардировщиков, следовавших без прикрытия, бой имел роковые последствия: две машины были сбиты, а третья повреждена. На следующий день G.50 из 24-й группы сопровождали бомбардировщики, пытавшиеся задержать продвижение греческих войск. «Фалько» же вновь увеличили свой боевой счет: 393-я эскадрилья сбила «Бленхейма», а 363-я – одного «Бэттла», повредив другого. В тот же день имел место бой соттененте Ди Робиланта (Di Robilant) из 393-й АЭ с четверкой греческих «Бэттлов». Ди Робилант заявил об уничтожении всех четырех бомбардировщиков в скоротечном бою, длившемся каких-нибудь три минуты. Его слова были подтверждены экипажем разведчика Ro.37, которого сопровождал Ди Робилант. Успех пилота был широко разрекламирован итальянской прессой, но вся загвоздка в том, что по греческим данным их ВВС потеряли 15 ноября лишь одного «Бэттла» сбитым и одного поврежденным – ранее в бою с самолетами 363-й АЭ. Следовательно, Ди Робилант не смог даже причинить повреждения «Бэттлам»...

18 ноября самолеты 393-й АЭ провели над Корицей два боя с P.24, заявив о шести воздушных победах. В свою очередь, греческие пилоты записали на свой счет два CR.42, хотя на деле ни один итальянский самолет не был сбит. Но и реальные успехи 393-й эскадрильи оказались значительно ниже: греки потеряли

* 150-я группа непродолжительное время летала на монопланах MC.200, но ввиду многочисленных технических проблем сдала эти машины на хранение и получила бипланы «Фиат» CR.42.

** PZL P.24 – моноплан-парасоль польского производства с неубирающимся шасси, примерно равноценный по своим характеристикам CR.42.

два Р.24 (пилот одного из них таранил итальянский бомбардировщик), ещё один был поврежден.

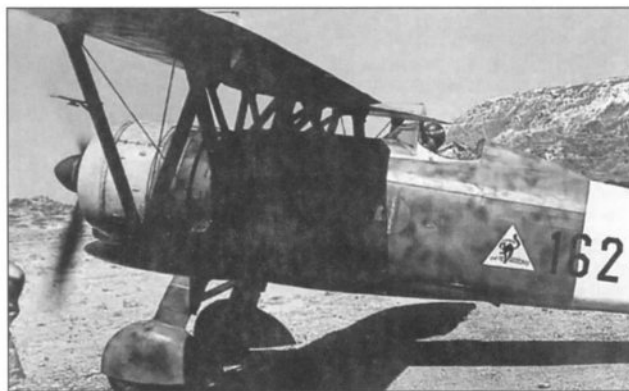
19 ноября над Албанией появились «Гладиаторы» британской 80-й АЭ, переброшенные из Египта. Их пилоты сразу же продемонстрировали весьма агрессивную манеру ведения боя. Лидируемая тройкой Р.24 девятка «Гладиаторов» перехватила четыре CR.42 из 160-й группы и два G.50 из 24-й. По одной итальянской машине каждого типа было сбито. На помощь своим с Корицы поднялось восемь «Фалько» – все боеспособные на тот момент самолеты 160-й группы. Итог оказался плачевным – британцы сбили ещё три CR.42. Пилоты двух из них погибли, третий, получивший ранения в обе ноги, смог уцелеть. Англичане отделались лишь одним раненым летчиком. В последующие дни итальянские истребители активности не проявляли, «зализывая раны». Лишь 22 ноября, вылетев на сопровождение бомбардировщиков, пилоты 160-й группы сбили нехвата подержавшийся греческий Hs 126.

После боев 19 ноября итальянские истребители старались действовать над территорией Греции относительно большими группами. Но и это не всегда помогало, поскольку противостоявшие им британские пилоты придерживались такой же тактики. Например, 27 ноября на патрулирование района Валоны поднялась девятка «Фалько» из 364-й эскадрильи. Около 11.00 комэск капитан Никола Магальди (Nicola Magaldi) заметил группу бомбардировщиков, опознанных как вражеские. Капитан, а с ним два его ведомых устремились на перехват, потеряв контакт с остальной группой. И тут охотники превратились в дичь: как снег на голову им свалилась девятка «Гладиаторов». Итог боя оказался плачевным – Магальди погиб, а сержант Негри (Negri) едва смог дотянуть до аэродрома на поврежденном истребителе. Но и количественное превосходство итальянцев отнюдь не гарантировало успеха. Утром 28 ноября десять CR.42 из 364-й и 365-й АЭ встретились в воздухе с двумя тройками британских истребителей из 80-й эскадрильи. На этот раз пилоты «Гладиаторов» применили разомкнутый боевой порядок: вторая тройка шла примерно в 5 км сзади и чуть выше первой, игравшей роль своеобразной приманки. Расчет оказался верным – пока первое звено завязало с итальянцами «собачью свалку», второе вышло на благоприятную позицию для атаки. В итоге было сбито три «Фалько», в том числе и самолет ведущего группы капитана Джорджо Граффера (Giorgio Graffer). Вторая машина, пилотируемая сержантом Миньяни (Mignani) столкнулась с «Гладиатором». Оба пилота – итальянский и английский – погибли. Пилот третьего сбитого CR.42 уцелел, и ночью пешком смог добраться до своих. Ещё два итальянских летчика получили ранения. Досталось и англичанам: из пяти уцелевших «Гладиаторов» лишь один вернулся на базу без повреждений.

Греческие истребители, измотанные несколькими неделями боев, благодаря появлению британцев смогли взять краткий «тайм-аут». Но 3 декабря шесть Р.24 вновь появились над Корицей. Против них итальянцы выслали сразу 18 «Фалько» 160-й группы. Её пилоты заявили четыре воздушных победы, но на деле 23-я мира потеряла лишь один Р.24, остальные сумели оторваться от противника. А на следующий день состоялся ещё один крупный бой с участием «Гладиа-



«Фиаты» CR.42 из 162-й АЭ на о-ве Скарпанто



торов». На этот раз к девятке самолетов 80-й АЭ присоединилась четверка истребителей только что переброшенной из Египта 112-й АЭ. Британцы применили уже отработанную тактику: шесть «Гладиаторов» служили приманкой, а ещё семь шли двумя группами сзади и выше, чтобы в подходящий момент атаковать противника с пикирования. Поначалу все шло по плану – полтора десятка CR.42 из 150-й группы уже устремились в атаку на «приманку», когда командир группы тененте колонелло Роландо Прателли (Rolando Pratelli) заметил «засаду» и немедленно скомандовал выход из боя. В завязавшуюся схватку встряли и десять G.50 из 154-й группы. Несмотря на численное превосходство, итог оказался не в пользу «Реджии Аэронаутика»: два «Фалько» были сбиты, ещё пять получили повреждения. Англичане отделались тремя поврежденными «Гладиаторами». При этом машина командира 80-й АЭ скадрон-лидера Хики (Hickey) ремонту не подлежала – хотя пилот и сумел дотянуть до базы.

К началу декабря 1940 г. основным типом истребителей «Реджии Аэронаутика» на Балканах стал G.50: 154-я группа располагала 32 такими машинами, а 24-я – 26. «Фиаты» CR.42 были отеснены на второе место – не в последнюю очередь из-за значительных потерь. Тем не менее, именно «Фалько» продолжали нести основную тяжесть боев, иногда демонстрируя высокую эффективность: так, 7 декабря тройка самолетов 365-й АЭ над Валоной перехватили три «Блен-



«Фиат» G.50bis 355-й эскадрильи в полете над Албанским фронтом

хейма» британской 84-й эскадрильи. Два бомбардировщика были сбиты, а третий поврежден. 18 декабря над Валонией британцы потеряли ещё одного «Бленхейма» – на него набросились сразу шесть CR.42 и три G.50bis. А 21 декабря 21 «Фалько» (15 из 150-й и шесть из 160-й групп), прикрывая бомбардировщики Z.1007bis над Тепелиной вступили в бой с традиционными противниками – десяткой «Гладиаторов» из 80-й АЭ. Итог боя – 3:2 не в пользу итальянцев... «Реджиа Аэронаутика» взяла реванш на следующий день – «Фреккиа» из 154-й группы сумели сбить сразу шесть «Гладиаторов» без потерь со своей стороны. После этого боя 80-ю эскадрилью отвели на отдых и пополнение, а на фронте её сменила перевооруженная «Гладиаторами» греческая 21-я мира. Последней же в 1940 г. победой «Реджиа Аэронаутика» на Балканах стал «Бленхейм» из 211-й АЭ, сбитый 31 декабря соттененте Фиссоре (Fissore) на G.50bis.

В первые месяцы 1941 г. на итало-греческом фронте продолжалась уже ставшая привычной рутинная: небольшие группы бомбардировщиков с обеих сторон систематически пытались наносить удары по вражеским объектам, истребители им противодействовали. Иногда предпринимались и попытки вылетов на «свободную охоту», причем обе стороны в таком случае старались действовать группами из не менее чем десяти истребителей. Именно в таких операциях чаще всего случались встречные бои, в которых истребители получали шанс полной мерой продемонстрировать свое мастерство и качества техники. Наметилась и постепенная тенденция оттеснения CR.42 на второй план более скоростными G.50. Последние показали гораздо лучшее соотношение побед/потерь – то есть, хотя пилоты «Фреккиа» сбивали примерно столько же вражеских самолетов, как и «Фалько», но сами становились жертвами британских и греческих истребителей намного реже. Началось также применение CR.42 в качестве штурмовиков – в таком случае они действовали под прикрытием G.50.

«Сезон охоты» был открыт 6 января, когда «Фалько» 150-й группы и «Фреккиа» 154-й перехватили над Валонией три «Бленхейма» 211-й эскадрильи. Один британский «бомбер» был сбит – его записали на счет тененте Басси (Bassi) из 154-й группы. Две другие вражеские машины получили серьезные повреждения. А 22

января пилотам 154-й группы удалось сбить самолет командира 211-й АЭ эскадрон-лидера Гордон-Финлейсона (Gordon-Finlayson). Экипаж последнего спасся.

9 февраля произошел первый за полтора месяца бой итальянских истребителей с британскими «Гладиаторами». Над Тепелиной 16 CR.42 из 150-й группы встретились с пятеркой самолетов 80-й АЭ. Несмотря на трехкратное численное превосходство, успех не сопутствовал «Реджиа Аэронаутика». Опытные британские пилоты сбили четыре «Фалько» ценой потери одного «Гладиатора» (второй британский истребитель получил повреждения и совершил вынужденную посадку в поле). Правда, в тот же день за коллег «отыгрались» пилоты 24-й группы. 12 G.50bis, сопровождая бомбардировщики SM.79, успешно отбили атаку дюжины греческих истребителей (4 «Гладиаторов» и 8 P.24), сбив три из них. 10 февраля 15 «Фалько» вылетели в сопровождении G.50bis из 154-й группы на штурмовку наземных целей. И в этот раз эскорт успешно справился с заданием, не позволив греческим «Гладиаторам» пробиться к штурмовикам. А 23 февраля пилоты 154-й группы сумели увеличить свой боевой счет, сбив над Клеиссурой два греческих истребителя – «Гладиатора» и P.24.

Во второй половине февраля 1941 г. британская авиация в Греции получила количественное и качественное усиление. В Грецию прибыла вооруженная «Харрикейнами» 33-я АЭ, начала получать такие машины и 80-я эскадрилья. Истребителям «Реджиа Аэронаутика» становилось все труднее противостоять вражеской авиации. 27 февраля 13 CR.42 из 150-й группы перехватили девять «Бленхеймов». Воспользовавшись тем, что эскорт из девятки «Харрикейнов» отстал, итальянцы сумели повредить пять бомбардировщиков. Но тут подоспевшие британские истребители в мгновение ока сбили два «Фалько» (пилоты погибли), а ещё несколько машин повредили. В последний день февраля над Албанией разгорелся ожесточенный воздушный бой, завершившийся не в пользу итальянцев. 12 G.50 и 15 CR.42 из 24-й и 160-й групп сопровождали бомбардировщики SM.79 и BR.20M, когда были атакованы восемью «Харрикейнами» и 18 «Гладиаторами» из 33, 80 и 112-й эскадрилий. В бою, распавшемся на ряд отдельных схваток, британцы сбили четыре BR.20M, два «Фалько» и две «Фреккиа», что, впрочем, не помешало им заявить аж 27 воздушных побед! Со своей стороны пилоты «Реджиа Аэронаутика» претендовали на два сбитых «Гладиатора» и один «Спитфайр» (вероятно, за него приняли «Харрикейн»), но на деле все британские истребители благополучно вернулись на базу.

Стремясь переломить ход боев в свою пользу, итальянское командование запланировало на начало марта 1941 г. крупномасштабное наступление. К тому времени «Аэронаутика делла Албания» была существенно усилена: сюда перебросили вооруженную «Макки» MC.200 22-ю группу, такие же самолеты получила взамен «Фалько» и 150-я группа. Кроме них, в Албании оставались 24-я и 154-я группы на G.50, а также 160-я на CR.42. В общей сложности они располагали 160 истребителями. Примерно столько же было у итальянцев и бомбардировщиков, но большинство из них дислоцировались в Италии. В Албанию перебросили лишь 101-ю группу пикировщиков Ju 87.

Итальянское наступление началось 9 марта. Поначалу истребители «Реджиа Аэронаутика» не могли похвастаться особыми успехами. Уже в первый день 15 «Гладиаторов» британской 112-й АЭ, патрулировавших район Клеиссура-Тепелина, вступили в бой с МС.200 22-й группы, сопровождавшими бомбардировщики. Несмотря на явное качественное преимущество итальянских истребителей, бой завершился вничью – 1:1. 11 марта роли поменялись – теперь МС.200 и G.50bis из 22-й и 24-й групп атаковали «Бленхеймы» 211-й АЭ, следовавшие под прикрытием «Гладиаторов». И вновь результат оказался плачевным: пилоты британских бипланов сбили две «Фрекки» и одну «Саетту», ещё два G.50bis получили повреждения. 13 марта 14 «Гладиаторов» и шесть «Харрикейнов» перехватили у Клеиссуры итальянские бомбардировщики, следовавшие под прикрытием МС.200 и CR.42. И хотя эскорт смог не пропустить британцев к своим бомбардировщикам, за это пришлось заплатить парой сбитых «Фалько». А 14 марта и вовсе случился конфуз: пара CR.42, пытавшаяся атаковать у о. Корфу британские торпедоносцы «Суордфиш» из флотской 815-й АЭ, столкнулась в воздухе. Один пилот погиб, второй смог спастись с парашютом. А в ночь на 16 марта сержанту маджоре Франческо Пення (Francesco Penna) из 160-й группы удалось одержать, вероятно, последнюю на Балканах воздушную победу на CR.42, сбив над Тираной британского «Веллингтона».

В середине марта к операции против Греции подключилась ещё одна группа, вооруженная МС.200 – 153-я, действовавшая с баз в Италии. 21 марта её самолеты штурмовали аэродром Парамития, уничтожив на земле одного «Бленхейма» из 211-й АЭ, а в последующие дни летали на сопровождение собственных бомбардировщиков. Особо результативными действия 153-й группы назвать нельзя. Так, 27 марта в бою с четырьмя «Гладиаторами» 112-й АЭ пилоты «Макки» сумели повредить лишь одну вражескую машину.

6 апреля 1941 г. война на Балканах вступила в новую стадию: видя неспособность своего союзника справиться даже с таким относительно слабым противником, как Греция, боевые действия начала Германия. Целью операции «Марита» была оккупация Югославии и Греции и обеспечение, тем самым, южного фланга перед готовящимся вторжением в СССР. «Реджиа Аэронаутика» сосредоточила перед началом операции весьма крупные силы истребителей, причем в большинстве своем – лучших на тот момент МС.200. Так, в Албании 22-я группа (Тирана) располагала 36 такими машинами. Ещё 20 имелось в 150-й группе, рассредоточенной поэскадрильно на аэродромах Тираны, Валоны и Аргирокастро. Две группы, дислоцированные в Берате, летали на G.50bis – 24-я (26 самолетов) и 154-я (27). Наконец, 160-я группа (Тирана и Дренова) продолжала эксплуатировать бипланы CR.42. 4-я авиационная эскадра выделила для операции «Марита» 8-ю группу в Ориа (14 МС.200), 153-ю в Бриндизи, Бари и Гротталье (38 МС.200 и 9 CR.42), 356-ю АЭ 21-й группы в Бари (6 МС.200) и 372-ю отдельную АЭ (Гротталье, 12 МС.200). Наконец, на северном участке фронта против Югославии действовала 2-я авиационная эскадра. В ней числилось два истребительных стормо – 4-й и 54-й – полностью вооруженных МС.200. В первом из них имелись 9-я и 10-я группы (по 23 самолета), во вто-



МС.200 154-й группы на полеовом аэродроме. Балканы, 1941 г.

ром – 7-я и 16-я (по 22). Таким образом, всего было задействовано почти 300 истребителей – 216 МС.200, 53 G.50bis и 29 CR.42.

С началом операции «Марита» на Балканах совершенно поменялся характер боевых действий – вместо вялотекущей позиционной борьбы, длившейся в течение шести месяцев на итало-греческом фронте, пришел стремительный «блицкриг». Главную работу выполняли Люфтваффе, «Реджиа Аэронаутика» оставалась, так сказать, «на подтанцовке». Уже 17 апреля Югославия капитулировала. «Реджиа Аэронаутика», выполнив в этой кампании несколько сотен боевых вылетов, потеряла всего 13 самолетов, в т.ч. три истребителя (один G.50bis и два МС.200). Счет собственных побед был таким же скромным – четыре самолета противника сбито наверняка и один вероятно.

Параллельно с агрессией против Югославии развивались и боевые действия против Греции. «Первую скрипку» и здесь начали играть Люфтваффе, но итальянские авиачасти также не дремали. Так, 14 апреля истребители штурмовали греческие аэродромы: МС.200 из 22-й группы нанесли удар по Парамитии, а G.50bis 24-й группы – по Иоаннине. 19 апреля 13 МС.200 из 150-й группы штурмовали аэродромы Кацика и Янина. Было заявлено об уничтожении на земле четырех «Гладиаторов» и одного двухмоторного самолета, но на деле все пораженные цели оказались либо макетами, либо давно списанными самолетами. В течение нескольких дней сопротивление греческой армии и поддерживающих её частей британских ВВС было сломлено, а их остатки эвакуировались на Крит.

В общей сложности за шесть месяцев Балканской кампании «Реджиа Аэронаутика» потеряла в бою 65 самолетов, ещё 495 было повреждено. По итальянским данным, за тот же период было сбито 223 вражеских самолета наверняка и 55 – вероятно. Значительных успехов добилась 154-я группа – её пилоты записали на свой счет 61 победу (9 из них – с пометкой «вероятно»). На счету 150-й группы – 50 подтвержденных и 17 вероятных воздушных побед, а также 35 вражеских самолетов, уничтоженных на земле.

После капитуляции Греции и Югославии часть итальянской авиации осталась в этих странах в составе ок-

купационных войск. Так, 363-я эскадрилья (самолеты МС.200) с 1 июня 1941 г. базировалась в Араксосу (Греция), прикрывая с воздуха конвои и корабли, осуществлявшие минные постановки в Ионическом море. В июле у истребителей 150-й группы (363, 364 и 365-я АЭ) появились новые задачи – в Черногории набирало силу партизанское движение. Пилоты группы снова пересели с «Саетт» на бипланы «Фалько», лучше подходящие для противопартизанских действий. Постоянно базирясь в Тиране, 150-я группа командировала эскадрильи на несколько недель на аэродром Скутари на севере Албании, откуда совершались вылеты в район Подгорица-Цетинье. В течение июля 363-я АЭ выполнила 37 боевых вылетов, а в августе 364-я и 365-я АЭ – 44 вылета. Привлекали пилотов-истребителей и к ещё одной несвойственной задаче – перегонке трофейных югославских самолетов в Италию. Поскольку, как правило, это были машины отнюдь не новые, даже такие рутинные операции были сопряжены с риском. Например, 16 июля сержант Пьетро Сеччи (Pietro Secchi) перегонял разведчик «Бреге» XIX. Во время полета начались перебои в работе двигателя, и Сеччи пришлось садиться на вынужденную. В итоге сержант попал в плен к черногорским партизанам... Но осенью «балканским» истребителям «Реджиа Аэронавтика» пришлось вспомнить о своем главном амплуа – британская авиация активизировала налеты на объекты на территории Греции и на суда, следующие у греческих берегов. В сентябре 1941 г. в Тотои на базе личного состава 150-й группы даже сформировали временное звено ночных истребителей, вооруженное семью «Фиатами» CR.42. Основу же вооружения истребительных частей «Реджиа Аэронавтика» в Греции составляли более современные монопланы МС.200.

Иракский эпизод

Для полноты картины стоит упомянуть об ещё одном боевом эпизоде, в котором были задействованы истребители «Реджиа Аэронавтика», – мятеже Рашида Али, вспыхнувшем в Ираке в мае 1941 г. Для поддержки мятежников Германия и Италия направили в эту страну свои авиачасти. От «Реджиа Аэронавтика» в операции участвовала 155-я АЭ, вооруженная дюжиной «Фиатов» CR.42. Командовал частью капитан Франческо Сфорца (Francesco Sforza). Эскадрилья отбыла из Италии 23 мая. При промежуточной посадке в Валоне был разбит один «Фалько», 11 остальных машин продолжили путь. После отдыха и дозаправки на Родосе эскадрилья 25 мая достигла Алеппо (Сирия). Здесь для обеспечения ПВО оставили одно звено (три машины), а восемь самолетов перелетели в Ирак, на аэродромы Мосул и Киркук. Итальянские авиаторы штурмовали колонны британских войск, продвигающихся из Фалуджи на Багдад. 29 мая два «Фиата», пилотируемые тененте Де Мариче (De Marich) и сотто-тененте Валентини (Valentini), атаковали звено многоцелевых бипланов «Одэкс», сопровождаемых парой «Гладиаторов». В скоротечном бою британские истребители сбили самолет Валентини (пилот спасся с парашютом), а его напарник подбил одного «Одэкса», совершившего вынужденную посадку.

Как известно, мятеж завершился поражением, и авиаторы вынуждены были эвакуироваться. 31 мая

британская авиация нанесла удар по Киркуку, повредив два «Фалько». Остальные самолеты 155-й АЭ в тот же день вылетели в Алеппо, сопровождая бомбардировщик SM.79, вывозивший наземный персонал. В Сирии из-за испортившейся погоды пришлось задержаться до 5 июня. Взлетать пришлось во время налета британской авиации, но все потери ограничились легкими повреждениями нескольких «Фиатов». Остатки 155-й эскадрильи прибыли на Родос, где на её основе была сформирована 164-я истребительная АЭ. Вместе с дислоцированными здесь 162-й и 163-й АЭ она вошла в состав 161-й группы.

Додеканезские острова

Ещё одним отдаленным от метрополии владением Италии были Додеканезские острова. Здесь дислоцировались части «Аэронавтика делла Эгео». Интересно, что помимо двух эскадрилий с колесными истребителями, здесь находилась и часть, вооруженная гидросамолетами-истребителями IMAM Ro.44 – 161-я АЭ, дислоцированная на гидроаэродроме «Г. Росатти» на о. Лерос. Часть, возглавляемая капитаном Марио Риччио (Mario Ricchio), имела в своем составе 15 пилотов и 68 чел. наземного персонала, а на её вооружении находилось девять Ro.44 (из них семь исправных) и один двухместный Ro.43DC. Стоит отметить, что эта эскадрилья была вообще единственной частью, воевавшей на гидросамолетах-истребителях на Европейском ТВД – ни одна другая страна уже не имела в своей авиации таких самолетов.

Первой боевой задачей, поставленной перед 161-й эскадрильей, была ПВО Лероса. Дежурство осуществлялось звеньями из трех машин. Впервые на перехват вражеских самолетов Ro.44 поднялись 16 июня, но в этом, как и в последующих вылетах успеха достичь не удалось. Тихоходные гидропланы оказались попросту не в состоянии догнать британские бомбардировщики типов «Веллингтон» и «Бленхейм». Бесплодные попытки перехвата вели к потерям, причем отнюдь не от вражеских самолетов – стрелки британских бомбардировщиков часто попросту игнорировали безвредные бипланы. Этого нельзя сказать о собственных зенитках: 21 ноября 1940 г. пара Ro.44 едва удалось уцелеть, попав под их заградительный огонь. А месяцем ранее, 23 октября другой Ro.44 при заходе на посадку после вылета на перехват был перевернут сильным порывом ветра и затонул.

Чуть более успешным оказалось применение Ro.44 в качестве штурмовиков. 23 ноября 1940 г. три таких самолета совместно с одной летающей лодкой «Кант» Z.501 из 147-й эскадрильи атаковали мелкие греческие суда в бухте Тигами на о. Самос, добившись нескольких попаданий. Хотя на Ro.44 не была предусмотрена установка бомбодержателей, персонал 161-й эскадрильи оборудовал свои самолеты кустарной конструкции подвесками для 50-кг бомб. Значительно активизировались штурмовые налеты весной 1941 г. Например, 17 марта четыре гидроплана штурмовали суда в бухте Наксос, а 20–23 апреля пара Ro.44 ежедневно вылетала для действий против судоходства между Милосом и Санторини. Привлекались гидроистребители и для разведывательных полетов в преддверии высадки на Крит. 8 мая одиночный Ro.44 ата-

ковал объекты на острове Самос – это стало последней наступательной операцией с участием самолетов такого типа. Ещё около двух месяцев гидроистребители несли дежурство в системе ПВО – впрочем, как ранее, без каких-либо успехов. 1 июля 1941 г. 161-ю эскадрилью расформировали. К тому времени в её составе было четыре Ro.44 (из них три исправных) и один Ro.43DC. Интересно, что за год войны эскадрилья не понесла боевых потерь – вся убыль приходилась на летные происшествия либо списание по износу.

Сухопутные истребители на Додеканезах были представлены 162-й и 163-й эскадрильями на Родосе. Они были вооружены устаревшими «Фиатами» CR.32, но в начале июня 1940 г., буквально накануне войны, 162-я АЭ получила девять более современных бипланов CR.42. Постепенно «Фалько» вытеснили «Чирри», а формирование в июне 1941 г. 164-й АЭ позволило образовать полноценную трехэскадрильную истребительную авиагруппу – 161-ю.

Первый относительно крупный воздушный бой над Родосом состоялся 4 сентября 1940 г., когда 13 «Сурордфишей» британских 813-й и 824-й АЭ с авианосца «Игл» атаковали аэродром Марица. Отражая нападение, «Фалько» сбили четыре вражеских самолета. Собственные потери составили две машины – один CR.32 и один CR.42, причем погибли они не от огня противника, а столкнувшись при попытке взлета по тревоге. 1 ноября шесть самолетов 162-й АЭ появи-



«Антикварные» поплавковые истребители Ro.44 применялись лишь на Додеканезских о-вах.

лись над Критом – они сопровождали бомбардировщики SM.79 из 34-й группы, наносившие удар по целям в заливе Суда.

Главные силы «Реджиа Аэронаутика» были задействованы в Северной Африке, одновременно велись боевые действия в Восточной Африке и на Балканах. Поэтому скромные силы «Аэронаутика делла Эгео» были относительно пассивны. Вновь над Критом итальянские истребители появились лишь 22 декабря 1940 г. Группа «Фалько» осуществила вылет на разведку. Истребители атаковали некстати подвернувшуюся лета-

Fiat G.50bis из 162-й эскадрильи 161-й группы. Греция



ющую лодку «Вальрус» с крейсера «Глазго», но сбить не смогли, а лишь повредили.

13 февраля 1941 г. CR.42 штурмовали аэродром Ираклион, уничтожив транспортный самолет «Бристоль» «Бомбей» из британской 216-й АЭ. Но не прошло и двух недель, как из атакующей стороны итальянцы превратились в обороняющуюся: британцы начали операцию «Мэндайбл», имевшую целью захват Додеканезских островов (и в конечном итоге, завершившуюся неудачей). Истребители активно участвовали в отражении атаки, в частности, 25 февраля CR.42 из 163-й АЭ прикрывали бомбардировщики SM.81 56-й группы, атаковавшие британские позиции на о. Кастелориццо.

В третьей декаде марта 1941 г. «Реджиа Аэронаутика» активизировала действия над Критом. 22 марта шесть «Фалько» из 162-й эскадрильи, ведомые капитаном Леопольдо Сантираме (Leopoldo Santirame), штурмовали аэродром в Ираклионе, серьезно повредив «Локхид» «Хадсон» из 2-й фоторазведывательной части. На следующий день CR.42 вновь появились над Ираклионом. Один из истребителей в азарте атаки слишком снизился и, задев поврежденный накануне «Хадсон», снес себе шасси. Пилот дотянул до аэродрома Скарпанто, но садиться пришлось на брюхо. Ещё два CR.42 получили повреждения от огня зениток. 24 марта во время очередного налета на Ираклион зенитки повредили ещё один «Фалько», а 4 апреля над тем же аэродромом был сбит самолет сержанта Чиаппы (Chiappa). Ещё большими были потери во время налета 15 апреля – три CR.42 получили повреждения, а один был сбит.

В мае 1941 г. во время высадки германских и итальянских войск на Крите истребители 162-й и 163-й АЭ неоднократно сопровождали бомбардировщики, наносящие удары по вражеским объектам на острове.

После формирования летом 1941 г. 164-й АЭ и поставки партии новых CR.42 количество самолетов этого типа в 161-й группе достигло 42. С ноября 1941 г. эскадрильи группы перевооружались на монопланы G.50.

Приключения итальянцев в России: «Реджиа Аэронаутика» на Восточном фронте

Стремление дуче ни в чем не отставать от нацистской Германии привело к тому, что итальянская авиация успела поучаствовать в боях почти на всех театрах военных действий Второй мировой войны – кроме, разве что, Крайнего Севера и Тихого океана. Поэтому когда Германия напала на СССР уже 30 июня Муссолини предложил Гитлеру свою помощь – и это несмотря на обиду на фюрера, не посчитавшего нужным поставить своего итальянского союзника в известность о плане нападения. 10 июля в Италии началось формирование экспедиционного корпуса CSIR (Corpo di Spedizione Italiano in Russia – Итальянского экспедиционного корпуса в России).

Наряду с сухопутными соединениями, в состав CSIR включили и авиационные части – 61-ю группу взаимодействия с армией (двухмоторные многоцелевые самолеты «Капрони» Ca.311), отдельную дальнеразведывательную эскадрилью с трехмоторными машинами «Кант» Z.1007bis, 22-ю отдельную истребительную группу, а также звено транспортных самолетов (впос-

ледствии развернутое в эскадрилью). Возглавил авиационную группировку колонелло Карло Драго (Carlo Drago).

22-й группой, ранее воевавшей на Балканах, командовал майор Джованни Борцони (Giovanni Borzoni). Помимо трех штатных эскадрилий (359, 562 и 369-й) в её состав включили четвертую – 371-ю, взятую из состава 157-й группы. Каждая эскадрилья располагала дюжиной MC.200, ещё три таких же самолета имелось в управлении группы. Таким образом, всего 22-я группа насчитывала 51 истребитель.

Именно 22-я группа составила авангард авиации CSIR, первой прибыв на фронт. Из Тираны её самолеты в сопровождении пяти транспортников (двух SM.81 и трех Ca.133), перевозивших наземный персонал, 12 августа перелетели на территорию Румынии, на аэродром Тудора. Но последующие две недели истребители провели в бездействии – германское командование не спешило ставить им боевые задачи, считая итальянцев лишней обузой. Лишь 27 августа MC.200 наконец-то получили возможность вступить в бой: возле Кривого Рога истребители атаковали группу советских бомбардировщиков СБ, сопровождаемых истребителями И-16. Оба типа самолетов были хорошо известны итальянским пилотам ещё со времен войны в Испании. А вот их «Макки» существенно превосходили старые «Чирри». Результат не замедлил сказаться: шесть СБ и два И-16 были сбиты, ещё два бомбардировщика и два истребителя были засчитаны как вероятные победы. В последующие дни MC.200 действовали преимущественно как штурмовики. Именно в таком амплуа были понесены первые потери. 28 августа погиб соттенегете Лонгони (Longoni) из 362-й АЭ. А 3 сентября при атаке моста через Днепр советские зенитки сбили сразу три «Саетты».

В сентябре главными задачами для 22-й группы оставались штурмовки наземных целей. Воздушные бои были редки. Тем не менее, итальянские пилоты в течение месяца записали на свой счет восемь сбитых вражеских самолетов. В это время MC.200 все чаще подвергались атакам немецких истребителей и обстрелам союзническими зенитками – силуэт «Саетты» уж очень напоминал И-16. Поэтому на машины нанесли элементы быстрой идентификации – желтые полосы на фюзеляже. Законцовки крыльев и капоты двигателей также окрасили в желтый цвет.

В третьей декаде октября 22-я группа перебазировалась в Запорожье. Отсюда «Саетты» летали на сопровождение немецких пикировщиков Ju 87 и разведчиков Hs 126. 9 ноября 371-я АЭ была выделена из состава группы и перебазирована в Сталино (ныне Донецк). 11 декабря её сменила 359-я АЭ.

Испортившаяся погода буквально приковала итальянские истребители к земле. В течение ноября-декабря они практически не поднимались в воздух – исключение составили несколько ясных дней на католическое Рождество 24–26 декабря, когда все-таки удалось выполнить немного боевых вылетов. В трех воздушных боях итальянцы записали на свой счет 12 побед ценой потери одного своего пилота – комаска 369-й АЭ капитана Янничелли (Iannicelli). Пилотировать MC.200 с их открытыми кабинами в зимнее время было крайне трудно. К тому же, мотоустановки истребителей, спроектированные в расчете на мягкий среди-

земноморский климат, доставляли массу проблем. Двигатели воздушного охлаждения требовали длительного прогрева, масло и рабочая жидкость в гидросистеме часто замерзали.

Не принеся улучшения и первый месяц 1942 г. Боевая работа 22-й группы возобновилась лишь 4 февраля, когда девять МС.200 из 359-й и 369-й АЭ штурмовали аэродром Красный Лиман. В результате на земле было уничтожено 10 советских самолетов, повреждено 6, а ещё три сбито при попытке взлететь. 24 и 28 февраля состоялись два воздушных боя, в которых было сбито по одному И-16.

С 5 марта 22-я группа, возглавляемая с 13 января 1942 г. майором Джузеппе д'Агостинис (Giuseppe d'Agostinis), действовала в прямом подчинении командования Люфтваффе – «Нахкаммпфюрер Сталино» (Nahkampffurer Stalino, т.е. «Командование ближней воздушной поддержки Сталино»). В течение этого месяца пилоты группы записали на свой счет 24 уничтоженных в воздухе и на земле вражеских самолетов. На Восточном фронте группа находилась до 3 мая, а 7 мая была выведена в Италию. За 10 месяцев боев пилоты 22-й группы выполнили 608 боевых вылетов на «свободную охоту», 611 – на сопровождение и 172 – на штурмовку.

В рамках подготовки к летнему наступлению итальянское командование провело ротацию. Корпус CSIR был развернут в 8-ю армию (ARMIR – Armata Italiana in Russia, Итальянская армия в России). Численность личного состава возросла с 60 000 до 227 000 человек. Приданный армии авиационный компонент получил название CAFO – Comando Aeronautica Fronte Orientale, т.е. «Авиационное командование Восточного фронта». Но состав его усилить не удалось – главные силы «Реджиа Аэронаутика» были поглощены боями в Северной Африке. В состав CAFO включили лишь две авиагруппы – 21-ю истребительную и 71-ю, вооруженную двухмоторными бомбардировщиками BR.20M. В оперативном отношении соединение подчинили 4-му воздушному флоту Люфтваффе.

21-я группа прибыла на Восточный фронт в мае 1942 г. в штатном трехэскадрильном составе (356, 382 и 386-я АЭ) – то есть, даже более слабom, чем 22-я группа. Командовал ею майор Этторе Фосчини (Ettore Foschini). На вооружении состояли все те же «Саеты». 3 июня она была усилена 361-й эскадрилей, взятой из 154-й группы. Базой стал аэродром Сталино.

Первые боевые вылеты на Восточном фронте новая смена провела 8 мая, когда тройка «СаETT» прикрывала одиночный Hs 126, осуществлявший разведку района Славянск–Маяки. Дебют оказался неудачным – внезапно появившееся из-за туч звено И-16 сбило самолет сержанта маджоре Греко (Greco). А на следующий день началось советское наступление на Харьков. В разгоревшихся ожесточенных боях «Макки» эскортировали немецкие бомбардировщики и разведчики. 27 июня все четыре эскадрильи 21-й группы передислоцировались в Барвенково. А 1 июля в небе над Артемовском состоялся крупный воздушный бой – 15 «Макки» из 382-й и 386-й АЭ атаковали 40 советских бомбардировщиков и штурмовиков. В этом бою итальянским пилотам пришлось наглядно убедиться в том, что Ил-2 – настоящие «летающие танки». Против них оказались бессильными даже крупнокалиберные пулеметы «СаETT».



МС.200 из 369-й АЭ. Кривой Рог, сентябрь 1941 г.



Заправка «СаETT» 368-й эскадрильи. Восточный фронт, лето 1942 г.



МС.200 382-й АЭ. Ворошиловград, июль 1942 г.

С началом немецкого наступления к Сталинграду, эскадрильи 21-й группы вновь передислоцировались: 356-я и 361-я 23 июля перелетели в Ворошиловград (ныне Луганск), а 382-я и 386-я на следующий день – в Тагинскую. Основные боевые задачи выполнялись над междуречьем Дона и Северского Донца. «Саетам» становилось все труднее тягаться с новыми советскими истребителями. Так, 29 июля 1942 г. девять МС.200 вылетели на сопровождение пикировщиков Ju 87. Вступив в бой над Калачом с 15 ЛаГГ-3, итальянцы потеряли три истребителя, сбив лишь один ЛаГГ. Спустя сутки в том же районе ситуация повторилась, но на этот раз были сбиты два итальянских и один советский истребитель. Пять погибших летчиков за два дня! Требовалось кардинальное качественное обновление авиапарка. Но новые самолеты поставлялись, прежде всего, в Северную Африку. Лишь в сентябре 1942 г. для 21-й группы было выделено 12 новых «Макки» МС.202. По прибытии в Ворошиловград их распределили по три машины в каждую эскадрилью группы. В октябре прибыло ещё два «Фольгоре» в варианте фоторазведчика.

19 ноября 1942 г. началось советское контрнаступление на Дону. К тому времени 21-я группа располагала 43 исправными истребителями – 32 МС.200 и 11 МС.202. Самолеты летали, главным образом, на прикрытие и поддержку наземных частей. В середине декабря в связи с приближением Красной Армии, эскадрильи группы были отведены с передовых аэродромов Кантемировка и Миллерово в Ворошиловград. Последний боевой вылет на Восточном фронте 21-я группа выполнила 17 января 1943 г., когда 25 её самолетов штурмовали наступающие советские войска в районе Миллерово. На следующий день был отдан приказ о возвращении САФО на родину. Бросив 15 неисправных «Макки» на аэродроме в Сталино, группа через Одессу вернулась в Италию в составе 24 МС.200 и 9 МС.202.

За 17 месяцев боевых действий на Восточном фронте истребители 22-й и 21-й групп выполнили 2557 вылетов на «свободную охоту», 1983 – на сопровождение, 1310 – на штурмовку и 511 – на прикрытие наземных войск. Было уничтожено в воздухе и на земле (по итальянским данным) 88 вражеских самолетов. Лучшим асом Восточного фронта стал капитан Германо ла Ферла (Germano la Ferla), комэск 362-й АЭ, одержавший шесть побед. Собственные боевые потери составили 15–19 истребителей. Подавляющее большинство боевых вылетов выполнили МС.200. На МС.202, по некоторым данным, было осуществлено лишь 17 боевых вылетов, но и потерь «Фольгоре» зафиксировано не было.

Ночные истребители

Практически до конца 1942 г. территория Италии не подвергалась серьезной угрозе с воздуха. В первые дни после вступления в войну северные районы страны несколько раз бомбила британская авиация, но после капитуляции Франции лишь немногочисленные «Бленхеймы» и «Веллингтоны» с Мальты изредка появлялись над портами Сицилии, над Неаполем и другими крупными городами. Ещё более редкими были рейды бомбардировщиков «Уитли» с Британских ост-

ровов на промышленные центры Северной Италии, призванные «не дать итальянцам забыть о том, что идет война». Все такие налеты осуществлялись ночью, но для противодействия им «Реджиа Аэронаутика» не располагала специализированными ночными истребителями. Для решения задач ПВО привлекались обычные самолеты, прежде всего CR.42, а появившиеся позже ночные модификации – такие, как CR.42CN или Re.2001CN – отличались от обычных разве что наличием пламегасителей на выхлопных патрубках да тем, что окрашивались в черный цвет.

Первую ночную победу «Реджиа Аэронаутика» одержала в ночь на 14 августа 1940 г. На защиту Турина, подвергнувшегося налету британских бомбардировщиков, в 01.45 подняли «Фалько» 150-й группы. Примерно через десять минут после взлета командир 365-й АЭ капитан Граффер смог разглядеть силуэт вражеского самолета, пролетающего над заводом «Фиат». Первый заход оказался неудачным – истребитель попал в спутную струю от винтов бомбардировщика, и Граффер едва не потерял управление. CR.42 даже чиркнул винтом по килу вражеской машины, но все обошлось. Упорный пилот, взлетевший по тревоге буквально в одних трусах и успевший продрогнуть в открытой кабине, сделал второй заход. Открыв огонь, он поразил «Уитли» в правый двигатель и крыло. Тем не менее, самолет, принадлежавший 10-й эскадрилье Бомбардировочного командования, смог лечь на обратный курс и пересечь территорию Франции, но над Ла-Маншем отказал и второй двигатель. Машина упала в воду, командир и второй пилот погибли, но трем другим членам экипажа удалось спастись.

В мае 1941 г. началось формирование секций ночных истребителей при существующих группах, причем не только на территории Италии, но и в Албании и на Додеканезских островах. Первоначально создали девять таких секций, а год спустя их количество достигло 16. На Сицилии, подвергавшейся наибольшей угрозе со стороны вражеских бомбардировщиков, уже к концу 1941 г. актуальной стала задача формирования более крупных частей истребителей ПВО – ведь звено, располагая тремя-четырьмя самолетами, по тревоге могло поднять лишь одну-две машины. 1 октября 1941 г. в Геле на Сицилии была сформирована 171-я группа перехватчиков в составе 301-й и 302-й эскадрилий, вооруженных бипланами CR.42CN. Первого успеха её пилоты добились 28 октября, сбив у Комизо британский «Альбакор» из флотской 828-й эскадрильи. Но при налетах на другие регионы приходилось поднимать в воздух истребители из обычных частей. 28 ноября над Неаполем пара CR.42 сбита «Веллингтон» из мальтийской 104-й АЭ. Эту победу разделили соттененте Пармеджани (Parmeggiani) и Калафьоре (Calafiore) из 376-й эскадрильи. В ночь на 6 декабря Неаполь вновь подвергся налету 20 «Веллингтонов» из 40-й и 104-й эскадрилий, главной целью которых был Королевский арсенал. На этот раз отличились истребители из 356-й эскадрильи, сумевшие сбить одного бомбардировщика.

В мае 1942 г. была сформирована вторая группа перехватчиков – 167-я. Она объединила две эскадрильи, ранее существовавшие на правах отдельных, и прикрывавшие Рим и Неаполь – 300-ю и 303-ю. И если вторая летала на CR.42CN, то 300-ю вооружили истре-

**Итальянский истребитель Мессершмитт
Bf.109 G-4 365 эскадрильи на аэродроме
в Сицилии. Лето 1943 года**

бителями «Капрони-Виццола» F.5, построенными в количестве всего 13 единиц. Но и эти машины не имели никакого оборудования для ночных перехватов, что обусловило их невысокую эффективность. Например, в январе 1943 г. истребители группы 23 раза поднимались на перехват, не сумев сбить ни одного самолета. В следующем месяце было выполнено 26 вылетов по тревоге и зафиксирована всего одна победа. Итальянские «ночники» не могли добиться показателей, сравнимых с их немецкими либо британскими коллегами и по той причине, что в Италии отсутствовала сеть наземных радиолокационных станций, и истребителям приходилось действовать без наводки с земли.

После высадки союзников в Северной Африке интенсивность налетов бомбардировщиков на объекты в Италии резко возросла – теперь они могли использовать алжирские аэродромы. Для противодействия им в январе 1943 г. командование «Реджиа Аэронаутика» сформировало Силы истребителей-перехватчиков (Forza Aerea Intercettatori). В их состав вошла 2-я истребительная группа, вооруженная самолетами Re.2001, а также 59-я и 60-я группы 41-го stormo, ранее вооруженного бомбардировщиками Ca.313 и реорганизованного в истребительный в феврале 1942 г. Две последние группы вооружили тем, что было под рукой – одномоторными CR.42CN и Re.2001CN, полученными из Германии Do 217J, часть из которых имели радары. В 60-ю группу попала пара Bf 110C, а в 59-й эксплуатировался даже трофейный английский «Бойфайтер». Силы истребителей-перехватчиков предназначались для ПВО промышленных центров севера – Милана, Генуи и Турина. Однако их успехи оказались более, чем скромными. В ночь на 21 ноября 1942 г. капитан Джованни Скальярини (Giovanni Scagliarini) из 233-й АЭ (59-я группа) над Турином на своем CR.42CN сумел сбить четырехмоторный «Галифакс» из британской 76-й АЭ. Это стало последней воздушной победой, одержанной на «Фалько». Правда, в ночь на 15 февраля 1943 г. тененте Чезаре Балли (Cesare Balli), также летавший на CR.42CN, подстрелил «Ланкастер» над Миланом, но на этот раз машина на трех двигателях сумела дотянуть домой. Ещё более скромными были успехи пилотов Do 217J – на их счету лишь один «Ланкастер», сбитый в ночь на 17 июля 1943 г. экипажем 235-й АЭ.

Вторжение

После падения Туниса следующей целью союзников была Сицилия. Но на полпути к ней лежал островок Пантеллерия, ставший ближайшей задачей. Бои в небе над островом, активно использовавшимся «Реджиа Аэронаутика» в качестве «непотопляемого авианосца» велись продолжительное время и с привлечением крупных сил. Так, 20 апреля 1943 г. над Пантеллерией встретились 24 MC.205V и 9 MC.202 из состава 1-го



stormo с почти шестью десятками «Спитфайров» из трех британских, одной южноафриканской и одной канадской эскадрилий. Новые «Вельтро» показали себя с лучшей стороны: итальянские пилоты сбили 14 вражеских истребителей ценой потери двух MC.205V (что, впрочем, не помешало британцам записать на свой счет 10 воздушных побед). 13 мая начались массированные бомбардировки острова – на клочок суши площадью 82 кв. км было сброшено 6500 т смертоносного груза. Итальянские и германские истребители пытались противостоять налетам. Об интенсивности боев свидетельствуют такие цифры: в течение первой декады июня истребители «Реджиа Аэронаутика» выполнили над Пантеллерией и прилегающими акваториями 323 боевых вылета, сбив 24 вражеских самолета ценой потери 16 своих. Но силы были слишком неравными. 11 июня на Пантеллерии высадился англо-американский десант. Наступал черед Сицилии.

К 10 июля 1943 г. – моменту начала операции «Хаски», то есть высадки союзников на Сицилии – состав истребительной авиации «Реджиа Аэронаутика» претерпел некоторые изменения. В группах появились новые типы самолетов. И если принятие на вооружение трофейных французских D.520 или же отечественных двухмоторных истребителей Ro.57bis не сулило качественного улучшения, то увеличение количества современных MC.205V и перевооружение ряда частей германскими Bf 109G способствовало повышению их боеспособности. Но при этом в штурмовых частях ещё сохранялись старые G.50, MC.200 и даже CR.42.

Высадке англо-американских соединений в Сицилии предшествовала мощная авиационная подготовка. Одной из главных её целей была нейтрализация вражеской авиации – и в этом союзники преуспели. Так, 6 июля удару подвергся аэродром Сан-Пьетро, где было уничтожено 13 итальянских «Мессершмиттов» Bf 109G. Нельзя сказать, что «Реджиа Аэронаутика» оставалась пассивной – те же «Мессершмитты» из состава 3-й и 150-й групп в июне 1943 г. выполнили около 300 боевых вылетов, сбив 23 вражеских самолета ценой потери 13 своих. Пытались они противодействовать и июльским налетам. Например, 3 июля пилоты 150-й группы в бою с бомбардировщиками «Балтимор» и «Мэриленд», сопровождаемыми американскими ис-

Части «Реджиа Аэронаутика», вооруженные истребителями, задействованные в отражении высадки на Сицилии по состоянию на 9 июля 1943 г.

Группа	Эскадрильи	Тип самолета	Количество боеготовых самолетов	База
			2-я воздушная эскадра	
158	236, 387, 388	G.50bis	37	Озоппо
			3-я воздушная эскадра	
159	389, 390, 391	G.50bis	35	Пистоя
			4-я воздушная эскадра	
97	226, 227	Ro.57bis	15	Кротоне
			Аэронаутика делла Сицилия	
9	73, 96, 97	MC.202/MC.205	18/2	Катания
10	84, 90, 91	MC.202/MC.205	20	Катания
16	167, 168, 169	MC.202	20	Кастельветрано
21	356, 361, 386	MC.202	33	Чинисия
150	363, 364, 365	Bf 109G	25	Шиакка
153	372, 373, 374	MC.202	24	Чинисия
157	163, 357, 371	MC.202	12	Реджио ди Калабрия
161	162, 164	MC.202/D.520	?/7	Реджио ди Калабрия
	384	MC.202	?	Реджио ди Калабрия
			Аэронаутика делла Сардиния	
46	20, 21	CR.42	34	Капотерра
47	53, 54	CR.42	23	Ористано
155	351, 360, 378	MC.202/MC.205	20/12	Монсеррато
160	375, 393, 394	Re.2001/CR.42/G.50	23/6/2	Ольбия

стребителями P-40, заявили об уничтожении трех бомбардировщиков и семи истребителей (плюс ещё одного «бомбера» и трех «Киттихауков» – с пометкой «вероятно») ценой потери одного Bf 109G. Правда, на деле было сбито лишь четыре вражеских самолета – «Балтиморы» из 3-го южноафриканского крыла. Но силы были слишком неравными: только за период с 1 по 9 июля 1943 г. союзники выполнили около 10000 вылетов против целей на Сицилии, Сардинии, а также в южной и центральной частях материковой Италии. Истребители «Реджиа Аэронаутика» смогли в указанный период выполнить лишь 690 самолето-вылетов, а Люфтваффе в Италии – 500. Понесенные потери были весьма тяжелыми. 5 июля в бою с сотней бомбардировщиков B-17 и истребителей «Спитфайр» погибли два лучших итальянских аса – капитан Франко Луччини (Franco Lucchini) и соттененте Леонардо Феррури

(Leonardo Ferruri), каждый из которых имел на своем счету по 21 воздушной победе. А лишь за один день 9 июля потери «Реджиа Аэронаутика» составили 220 машин, уничтоженных на земле и 53 сбитые в воздухе (ещё 93 машины потеряло Люфтваффе).

Вследствие мощных бомбовых ударов к началу операции «Хаски» аэродромы Гербины, Палермо и Комизо были полностью выведены из строя, а Пачино, Гелла, Ликата, Акате, Маццаронелло и Кастельветрано ввиду существенных повреждений оказались непригодными к использованию. В находившихся на переднем крае противостояния 1-м и 4-м истребительных stormo осталось всего 43 истребителя, способных на равных бороться с современным истребителями союзников (например, в 150-й группе из 25 имевшихся Bf 109G боеготовыми были лишь шесть машин, остальные находились в ремонте). Ситуацию усугубляло и нарушение системы управления и связи, сделавшее невозможным координацию действий частей «Реджиа Аэронаутика» и Люфтваффе.

Пытаясь хоть как-то компенсировать понесенные потери, командование «Реджиа Аэронаутика» 10–11 июля перебросило на Сицилию ряд частей с севера. В их числе была одна эскадрилья MC.205 из 51-го stormo, 362-я АЭ 22-й группы с восемью новыми истребителями Re.2005 «Саджиттарио». Прибыло и более полусотни истребителей-бомбардировщиков – 19 G.50bis и 32 Re.2002 «Ариете». Для последних, так же, как и для «Саджиттарио», бои за Сицилию стали «боевым крещением». Но противостоять превосходящим силам противника даже современным самолетам было крайне трудно. 362-я эскадрилья, прибыв в Сигонеллу 10 июля, уже через четыре дня была выведена на континент – в ней оставалось лишь два самолета. Эту пару Re.2005 сдали 371-й АЭ в



MC.205 «Вельтро» I серии из 360-й АЭ. Сицилия, лето 1943 г.

Реджио ди Калабрия, где они и были уничтожены бомбардировщиками союзников. 14 июля пришлось вывести из боя и 150-ю группу – в ней оставалось лишь три «Мессершмитта». 13 июля вследствие удара американских «Либерейторов» на аэродроме Кротоне было уничтожено 10 из 15 самолетов Ro.57bis 97-й группы. Не легче приходилось и истребителям-бомбардировщикам. 158-я группа выслала 11 июля десятку своих G.50bis для удара по кораблям союзников у Сиракуз. Три самолета были сбиты корабельными зенитками, остальные семь уничтожила авиация – но не истребители, а бомбардировщики, нанешие удар по аэродрому как раз в тот момент, когда уцелевшие машины заходили на посадку. 12 июля 158-я группа ещё смогла выслать два десятка G.50bis против кораблей в заливе Аугуста, но уже 13-го числа последние самолеты части были уничтожены на аэродроме Кротоне.

Дольше смог продержаться в боях 5-й штурмовой (101-я и 102-я группы), вооруженный истребителями-бомбардировщиками Re.2002. Уже 10 июля они нанесли удар по флоту вторжения, потопив транспорт «Таламбра». Но прикрывавшие корабли «Спитфайры» сбили четыре «Ариете», в том числе и самолет командира штурмовой колоннелло Нобили (Nobili). 13 июля 11 Re.2002 атаковали корабли союзников между заливом Аугуста и Сиракузами. Пилотам «Ариете» ценой потери двух машин удалось добиться одного попадания 250-кг бомбой в британский линкор «Нельсон», вынужденный вследствие этого уйти на Мальту. 15 июля при очередном ударе по кораблям было сбито ещё шесть «Ариете». Такие же потери были понесены и 19 июля – правда, на этот раз пилотам истребителей-бомбардировщиков удалось сбить одного «Спитфайра».

Систематическим ударам подвергались и аэродромы Сардинии. В связи с этим уже 16 июля был отдан приказ об эвакуации авиачастей с острова на континент. В числе выведенных самолетов было около дюжины MC.202 из 155-й группы и примерно столько же CR.42 из 46-й группы. А 27 июля остатки авиачастей были выведены и с Сицилии. Ещё раньше, 25 июля, Муссолини был отстранен от власти и арестован. Правительство возглавил маршал Пьетро Бадольо (Pietro Badoglio), но Италия продолжала сражаться на стороне Германии.

К 18 августа 1943 г. Сицилия была полностью занята союзниками. Но ещё до того они начали переброску авиачастей на сицилийские аэродромы, что позволило существенно повысить интенсивность ударов по итальянскому «сапогу». С 8 августа начались систематические налеты английских и американских бомбардировщиков на Рим и города Северной Италии. Лишь в течение первой недели англичане четырежды бомбили Милан. 916 самолетов сбросили на город 4000 т бомб, уничтожив 11700 зданий, а ещё 15000 повредив. 13 августа американские «Летающие крепости» сбросили 500 т бомб на Рим. Цель этих налетов была очевидной: вынудить Италию выйти из войны. Расчет оказался верным – уже 20 августа в Португалии начались тайные переговоры между представителями итальянского правительства и союзников. А тем временем части «Реджиа Аэронаутика» отчаянно пытались противостоять вражеским налетам. Район Рима прикрывал 3-й штурмовой, вооруженный MC.202 и MC.205.



«Фольгоре» 164-й эскадрильи. Реджио Калабрия, июль-август 1943 г.

Его пилоты провели ряд боев против самолетов союзников, но помешать армадам бомбардировщиков, сопровождаемым большим количеством истребителей, они не могли.

Наиболее опытные части «Реджиа Аэронаутика» были сосредоточены на юге Италии в ожидании высадки



Re.2002 применялись, главным образом, в качестве пикирующих бомбардировщиков и штурмовиков. На снимке - самолеты 239-й АЭ. Таркуиния, июнь 1943 г.



В боях на Сицилии приняли участие и устаревшие «Фиаты» CR.42

Дислокация частей «Реджиа Аэронаутика», вооруженных истребителями, на момент объявления капитуляции 8 сентября 1943 г.

Группа	Эскадрильи	Тип самолета	Количество боеготовых самолетов	База
1-я воздушная эскадра				
2	152, 358	Re.2001/CR.42	6/11	Генуя
3	153, 154, 155	Bf 109G	3	Турин-Каселле
59	232, 233	Re.2001/CR.42/Do 217	11/3/2	Венегоно
60	234, 235	Re.2001/CR.42/Do 217/Bf 110	8/11/6/2	Венегоно, Лонате Поццоло
150	363, 364, 365	MC.202/CR.42/Bf 109G	1/2/2	Турин-Каселле
151	366, 367, 368	G.55	1	Турин-Каселле
153	372, 373, 374	MC.202	-	Турин-Каселле
158	236, 387, 388	CR.42/G.50	4/13	Лонате Поццоло
159	389, 390, 391	G.50/Re.2002	8/10	Лонате Поццоло
	звено перехватчиков	CR.42	3	Турин-Каселле
	звено перехватчиков	CR.42	3	Генуя
2-я воздушная эскадра				
6	79, 81, 88	MC.202/CR.42	4/2	Рончи
17	71, 72, 80	MC.205	2	Рончи
	звено перехватчиков	CR.42	3	Болонья
	звено перехватчиков	CR.42	3	Верона
3-я воздушная эскадра				
8	92, 93, 94	MC.200	24	Литториа
13	77, 78, 82	MC.202/MC.205	17/4	Метато
18	83, 85, 95	MC.202/MC.205/Bf 109/SAI.207	16/6/11/1	Черветери
20	151, 352, 353	MC.202/MC.205/G.55	4/3/12	Фолиньо
22	359, 362, 369	D.520/Re.2005/MC.202	8/7/22	Каподичино
22	150	CR.42/Re.2001	4/6	Капуя
23	70, 74, 75	MC.202/MC.205	15/6	Черветери
24	354, 355, 370	MC.202/D.520	3/8	Метато
46	20, 21	CR.42	10	Флоренция
47	53, 54	CR.42	16	Флоренция
161	162, 163, 164	SAI.207/MC.202	4/2	Кастильоне дель Лаго
167	300, 303	CR.42/Re.2001/F.5	8/14/6	Литториа
	310	MC.205	9	Гуидония
4-я воздушная эскадра				
9	73, 96, 97	MC.202/MC.205	8/22	Джоя дель Колле
10	84, 90, 91	MC.205	8	Кастровиллари
21	356, 361, 386	MC.202	25	Джоя дель Колле
101	208, 238	Re.2002	11	Мандуриа
102	209, 239	Re.2002	15	Мандуриа
157	357, 371, 384	MC.200/CR.42	12/3	Гротталье
	звено перехватчиков	CR.42	3	Лечче
Аэронаутика делла Сарденья				
155	351, 373, 374	MC.202/MC.205	15/13	Каса Цеппера
160	375, 393, 394	Re.2001	24	Ольбиа Венафаворита
Аэронаутика делл Эгео				
154	395, 396	MC.202/G.50/CR.42	8/27/11	Марица
	звено перехватчиков	CR.42	3	Гадурра
Аэронаутика делл Албания				
	376	G.50/CR.42	7/2	Тирана
	392	G.50/CR.42	4/11	Тирана
Аэронаутика делла Греция				
	385	MC.200/G.50/CR.42	16/3/5	Араксос
	звено перехватчиков	CR.42	3	Афины-Тотои
Командо авиационе Словения-Далмация				
	383	CR.42	22	Зара
	штабная	MC.200/G.50/CR.42	4/4/6	Зара

противника на материке. В их числе – 4-й stormo с MC.205, 21-я группа с MC.202, 157-я группа на старых MC.200, 5-й штурмовой stormo на Re.2002. Именно им пришлось пойти в бой 3 сентября 1943 г., нанося удар по району высадки британских частей – всего 15 «Ариете», 16 «Вельтро» и семь «Саэтт». На следующий день налет был повторен. На этот раз итальянцы понесли существенные потери, а в числе погибших пилотов оказался новый командир 5-го stormo майор Ченни (Cenni). Дальнейшее сопротивление было бес-

полезным, и 8 сентября в 20.00 маршал Бадольо объявил по радио о безоговорочной капитуляции Италии. В тот день «Реджиа Аэронаутика» понесла последние потери – 12 самолетов, в том числе и два MC.205 из 51-го stormo. А вот честь последней победы оспаривают два пилота: майор Адриано Мантелли (Adriano Mantelli), лучший итальянский ас с личным счетом в 26 побед, сбивший В-24, и тенете Чиале (Chiale) из 150-й группы, сбивший на Bf 109G бомбардировщик В-17F.

Итальянские ВВС на стороне антигитлеровской коалиции

Известие о капитуляции Италии вызвало немедленную реакцию германских властей – вермахт начал реализацию заранее подготовленного плана оккупации страны. Итальянские части местами оказывали сопротивление, но в большинстве были без проблем разоружены. Король и правительство Италии успели покинуть Рим и перебраться на юг в город Пескара, ставший временной столицей страны. Италия оказалась разделенной линией фронта, проходящей примерно на уровне Неаполя, на две части – северную, оккупированную Германией, и южную, находящуюся под контролем союзников. 13 октября 1942 г. правительство Бадольо объявило войну Германии. Таким образом, страна перешла на сторону антигитлеровской коалиции. В боях против вчерашнего союзника приняла участие и авиация.

В соответствии с условиями капитуляции, итальянские части должны были перелететь на аэродромы Сицилии и Туниса. Выполнить это требование удалось экипажам 203 машин (39 истребителей, 117 бомбардировщиков и транспортных самолетов, 47 гидросамолетов). Ещё около 250 самолетов осталось на контролируемых британцами и американцами аэродромах юга Италии. Из общего количества боеспособными было лишь около 100 машин.

Формирование Итальянских союзнических ВВС (Italian Co-Belligerent Air Force) началось 15 сентября 1943 г. после переговоров начальника штаба «Реджиа Аэронаутика» генерала Сандалли (Sandalli) с главой авиационного отдела Союзнической контрольной комиссии генералом Форстером (Forster). Но первые боевые вылеты были выполнены задолго до объявления войны Германии. 9 сентября четыре MC.202 прикрывали итальянский флот, следующий на Мальту. 12 сентября десять «Вельтро» из 4-го stormo вылетели на разведку в район Бриндизи и Бари. Подобные вылеты повторились 14, 15 и 19 сентября.

На Сардинии «Макки» 155-й группы с аэродромов Милис и Касса Цеппера в течение сентября и начала октября также осуществляли разведывательные вылеты против германских войск, находящихся на острове. В дальнейшем вплоть до декабря 1943 г. базирующиеся на Сардинии итальянские истребители летали на прикрытие союзнических морских конвоев.

Весьма сложной была ситуация на Ионических островах. Капитуляция Италии стала полной неожиданностью как для германских, так и для итальянских частей, дислоцированных в этом регионе. На Кефалонии командования обеих сторон вступили в переговоры, завершившиеся 15 сентября полным провалом. На острове начались бои. Поначалу итальянцам удалось удержать ключевые позиции, но вскоре части вермахта начали их теснить. Лишь 21 сентября итальянцам удалось получить авиационную поддержку. Три «Ариете» 208-й АЭ, снабженные подвесными

топливными баками, нанесли бомбовый удар по германским позициям, стартовав из Мандурии в Южной Италии. Но ситуацию это не спасло – уже на следующий день под натиском превосходящих сил противника итальянский гарнизон вынужден был капитулировать.

На Корфу после капитуляции итальянские части не согласились выполнить требования германских властей сложить оружие и атаковали немцев. Получив поддержку Люфтваффе, немецкий гарнизон быстро переломил ход событий, и положение итальянцев стало критическим. Командование итальянской армии пыталось убедить союзников в необходимости удержания Ионических островов, но разрешение на применение авиации было получено лишь 17 сентября. На следующий день восьмерка MC.205 из 4-го stormo вылетели на «свободную охоту» над Корфу, а Re.2002 5-го stormo бомбили немецкие транспортные суда и корабли охранения, следующие на остров. 19 сентября тройка «Ариете» 238-й АЭ, каждый из которых нес по две 100-кг бомбы вновь вылетела с заданием бомбить германские суда в заливе Парамития. Один самолет был сбит, а пилотировавший его тененте Фелис Фокс (Felice Fox) стал первым итальянским пилотом, погибшим в бою против немцев. В течение дня самолеты 5-го stormo ещё несколько раз вылетали для ударов по целям в заливе Парамития, потопив четыре десантных судна. Но 23 сентября немцы смогли высадить на Корфу крупные силы, и итальянские войска капитулировали. Германия смогла взять под свой контроль Ионические острова благодаря господству Люфтваффе в воздухе. Немногочисленная итальянская авиация, буквально связанная по рукам и ногам Союзнической контрольной комиссией, не смогла оказать эффективного сопротивления.

Реорганизация итальянских ВВС завершилась 15 октября 1943 г. В ходе её в ВВС создали три группировки – истребительную, бомбардировочно-транспортную и гидросамолетов. В них насчитывался 281 самолет, в т.ч. 165 исправных. Истребительная группировка (Raggruppamento Saccia) включала два stormo, одну отдельную группу и одну отдельную эскадрилью, а именно:

– 4-й истребительный stormo с 9-й группой (96-я и 97-я АЭ) в Бриндизи и 10-й (84-я, 90-я и 91-я АЭ) в Бриндизи. Все эскадрильи этого stormo имели сме-



MC.202 360-й эскадрильи с новыми опознавательными знаками. Конец 1943 г.



Re.202 из состава итальянских ВВС на стороне союзников

шанный состав, эксплуатируя самолеты MC.202 и MC.205;

- 5-й стормо пикирующих бомбардировщиков (бывший штурмовой). В его состав входили дислоцированные в Мандурии 101-я и 102-я группы (соответственно, 208-я и 238-я, а также 209-я и 239-я АЭ) с самолетами Re.2002 и вооруженная MC.200 8-я группа (92, 93, 94-я АЭ) в Леверано;

- 21-я отдельная группа (356, 361 и 386-я АЭ) в Бриндизи, вооруженная MC.200;

- 371-я отдельная эскадрилья в Леверано, летавшая на MC.200 и CR.42.

Кроме того, в Монсеррато на Сардинии дислоцировалась не вошедшая в состав истребительной группировки 155-я отдельная группа (351, 360 и 378-я АЭ), вооруженная MC.202 и MC.205.

В октябре 1943 г. главным театром военных действий для Итальянских союзнических ВВС стали Балканы. Дислоцированные в Черногории итальянские дивизии «Тауринензе» и «Венеция» после 8 сентября 1943 г. перешли на сторону югославских партизан Иосифа Броз Тито. Поначалу они сражались, не имея никакой связи с итальянским Верховным командованием в Бари. Лишь



MC.205V III серии из состава 360-й АЭ итальянских ВВС на стороне союзников

8 октября связь удалось установить, а с 12 октября самолеты Итальянских союзнических ВВС начали боевые вылеты на поддержку войск в Черногории. 16 октября десять «Ариете» в сопровождении шести MC.202 и шести MC.205 нанесли удар по аэродрому Скутари, уничтожив 25 немецких самолетов. В тот же день истребитель CR.42 совершил перелет на контролируемый итальянцами аэродром в Беране с целью проверки возможности использования этого объекта для снабжения войск и партизан в Черногории. Но 20 октября части вермахта выбили итальянцев из Бераны.

В течение 20–24 октября 1943 г. самолеты 5-го стормо неоднократно вылетали для нанесения бомбоштурмовых ударов по немецким войскам. При этом был потерян один Re.2002, а к концу месяца противник сбил ещё две таких машины (одну зенитным огнем, а другую – в воздушном бою). Кроме того, истребители-бомбардировщики действовали и против вражеского судоходства у берегов Греции – на такие задания самолеты 5-го стормо, прикрываемые истребителями 4-го стормо и 21-й группы, вылетали 12, 14, 16, 17 и 18 ноября. Завершающий же операцией в 1943 г. стал удар по аэродромам Подгорица и Скутари, нанесенный двумя дюжинами «Макки» 31 декабря.

В 1944 г. большинство боевых вылетов Итальянских союзнических ВВС вновь происходило над Балканами. Главной задачей для истребителей стало сопровождение транспортных самолетов, доставлявших грузы партизанам и вывозивших раненых. В боевые действия включился восстановивший боеспособность 51-й истребительный стормо, а 101-я группа в январе 1944 г. была реорганизована в истребительную, сдав уцелевшие Re.2002 102-й группе, а вместо них получив самолеты Re.2001.

13 марта восемь «Ариете» в сопровождении семи «Вельтро» нанесли удар по двум немецким кораблям у Дубровника, потопив одного из них. В тот же день девять Re.2002 под прикрытием такого количества истребителей атаковали железнодорожную станцию Метковиц. 17 и 19 марта 1944 г. 102-я группа дважды бомбила нефтеперерабатывающий завод и склады с топливом в Дубровнике. В обоих случаях в налетах принимало участие по девять Re.2002, и в обоих по одному «Ариете» было потеряно. Причиной были аварии двигателей, преследовавшие эти изношенные машины. Последние исправные Re.2002 из 209-й АЭ завершили свою боевую деятельность 2 июня налетом на мост в Скрадине в Албании. 19 июня 102-я группа получила MC.202. Немногие оставшиеся «Ариете» передали в истребительную авиашколу в Леверано. По состоянию на середину июня 1944 г. Итальянские союзнические ВВС располагали тремя истребительными стормо:

- 4-й в составе 9-й (96-я и 97-я АЭ), 10-й (84-я и 90-я АЭ) и 12-й (73-я и 91-я АЭ) групп. Стормо в полном составе базировался в Нуово и летал на MC.202 и MC.205;

- 5-й в составе 8-й группы в Леверано (92-я и 93-я АЭ, самолеты MC.200 и CR.42), 101-й в Лечче (208-я и 238-я АЭ, Re.2001 и MC.202) и 102-й в Нуова (209-я и 239-я АЭ, Re.2002 и MC.202);

- 51-й, состоявший из 20-й группы (356-я и 360-я АЭ, MC.205) в Нуова и двух групп, дислоцированных в Лечче – 21-й (356-я и 386-я АЭ) и 155-й (361-я и 378-я АЭ), летавших на MC.202 и MC.205.

Летом 1944 г. истребительные части Итальянских союзнических ВВС начали получать помощь от Великобритании и США – истребители «Спитфайр» V (53 единицы) и P-39Q и N «Аэрокобра» (149 машин). Первой «Аэрокобры» получила 12-я группа. 20 июня она передислоцировалась на аэродром Кампо Везуиво для приемки и освоения новых самолетов. В июле к ней присоединились остальные группы 4-го стромо – 9-я и 10-я. На поверку самолеты оказались отнюдь не новыми – американцы передавали истребители, снимавшиеся с вооружения. Далекое от идеального технического состояние машин привело к 11 летным происшествиям за три месяца переучивания. Погибли три пилота, ещё два получили ранения.

К боевой работе итальянские P-39 приступили 18 сентября 1944 г. В октябре 4-й стромо передислоцировали в Лечче. Во второй половине месяца его «Аэрокобры» совместно с «Макки» 51-го стромо штурмовали вражеские моторизованные колонны в долинах Эпира. В этих вылетах от зенитного огня было потеряно три MC.202 и один MC.205.

«Спитфайрами» вооружили 20-ю группу 51-го стромо. Машины тоже были «не первой свежести» – из 53 переданных британцами самолетов в летное состояние удалось привести лишь 33. 20 октября группа прибыла в Лечче и приступила к боевым вылетам. К тому времени недоверие союзников к итальянцам рассеялось, и Итальянские союзнические ВВС получили право самостоятельно планировать боевую деятельность. Основной задачей стали удары по коммуникациям отступавших германских войск на территории Албании и Югославии. Потери были весьма высоки. Так, 4 ноября над Скутари 4-й стромо потерял сразу 10 «Аэрокобр», а 51-й – пару MC.205 и одного «Спитфайра».

В январе 1945 г. большинство истребительных частей итальянских ВВС передислоцировалось на аэродром Канне у Кампобассо. Но стоявшая над Балканами большую часть месяца нелетная погода сковала действия авиации. 20-я группа возобновила боевые действия 1 февраля, а 12-я – лишь 12 февраля. К тому времени на задания летали только «Спитфайры» и «Аэрокобры» – большинство «Макки» из-за износа находилось в нелетном состоянии. Самолеты действовали преимущественно как штурмовики, нанося удары по колоннам войск, мостам и другим объектам. Последний боевой вылет Итальянских союзнических ВВС во Второй мировой войне был выполнен 5 мая, когда пара «Спитфайров» летала на разведку района Загреб. К тому времени группа располагала лишь восемью боеготовыми самолетами и двумя неисправными. Лучше была ситуация в 4-м стромо – в нем числилось 89 «Аэрокобр», из них 60 исправных. Эти машины были сосредоточены в 10-й и 12-й группах, 9-я же была кадрирована.

По ту сторону фронта

Арестованный в Гран Сассо Бенито Муссолини уже 12 сентября 1943 г. был освобожден отрядом немецких парашютистов под командованием Отто Скорцени (Otto Skorzeny). 23 декабря дуче на территории, контролируемой немцами, провозгласил создание Итальянской социальной республики (RSI – Repubblica Sociale Italiana). 10 октября у этого марионеточного



«Фиат» G.55 итальянских республиканских ВВС. К вылету готовится известный ас Эннио Тарантола

государства появились и собственные вооруженные силы – сухопутные войска, флот, а также авиация (ANR – Aeronautica Nazionale Repubblicana). Итальянская социальная республика не пользовалась особой любовью у своих подданных, и с комплектованием вооруженных сил возникали существенные проблемы. Поэтому весьма удачным пропагандистским ходом стало назначение на должность заместителя госсекретаря Министерства авиации известного летчика-истребителя Эрнесто Ботто. 12 октября он издал прокламацию, приводящую к тому, что на аэродромы Северной Италии прибыли десятки пилотов. Это позволило приступить к формированию авиачастей. Одной из первых в конце 1943 г. сформировали запасную истребительную эскадрилью «Монтефуско». Дислоцированная на аэродроме Венария Реале под Туринской частью получила на вооружение самолеты «Макки» MC.205 и «Фиат» G.55. В первые дни после капитуляции спонтанно возник целый ряд частей, впоследствии включенных в состав ANR. Одной из них была 101-я истребительная группа, созданная во Флоренции, а в начале 1944 г. переведенная в Мирафиори в окрестностях Турина. В апреле 1944 г. большинство личного состава группы во главе с её командиром майором Мишели (Micheli) отбыла в Германию для переучивания на Bf 109, а по возвращении эти пилоты были направлены в другие части.

Первой по-настоящему боевой частью ANR стала 1-я истребительная группа, сформированная 15 ноября 1943 г. в Лонате Поццоло. Возглавил часть, состоящую из трех эскадрилий, майор Боргоньо (Borgogno), а её первым вооружением стали два десятка MC.205, возвращенных немецкой группой II/JG 77 (эти машины были захвачены после капитуляции Италии и некоторое время эксплуатировались Люфтваффе). Эскадрильи получили номера от 1 до 3 и названия «Ассо ди Бастони», «Веспа Аррабиата» и «Арчиере». В декабре группу передислоцировали в Ланьяско, но в бой не спешили вводить – пилоты должны были освоить тактику истребителей Люфтваффе, в тесном контакте с которыми предстояло действовать в дальнейшем.

Первые боевые вылеты 1-й группы состоялись 3 января 1944 г., когда на перехват американских бомбар-



«Фиаты» G.55 итальянских республиканских ВВС



MC.205V III серии из состава 1-й АЭ итальянских республиканских ВВС

дивовщи́ков В-17, сопровождаемых истребителями Р-38, поднялись десять MC.205. Итогом стали три сбитые «Летающие крепости», записанные на счет капитана Висконти (Visconti), соттененте Лугари (Lugari) и сержанта маджоре Кускуна (Cuscuna). С 12 по 24 января группу постепенно передислоцировали на аэродром Кампоформидо у г. Удине. 28 января 13 «Макки» перехватили соединение американских бомбардировщиков, сбив два из них. А в последний день января пилоты группы сбив ещё два бомбардировщика В-24 и три истребителя сопровождения Р-47 «Тандерболт», заплатив за это двумя сбитыми MC.205. Случались и вовсе досадные потери: 23 февраля майор Боргоньо был по ошибке обстрелян «Мессершмиттами» Люфтваффе. Пилот спасся с парашютом, но получил травмы. Новым командиром 1-й группы стал майор Висконти.

В конце февраля 1944 г. в Брессо началось формирование 2-й истребительной группы ANR. Основу её составили пилоты, ранее летавшие на Bf 109G в 3-й и 150-й группах «Реджиа Аэронаутика». Возглавил часть тененте колоннело Вицото (Vizzoto), но вскоре его сменил тененте колоннело Алессандрини (Alessandrini). В её состав вошли 4-я АЭ «Гиги Тре

Осеи», 5-я «Дьяволи Росси» и 6-я «Гамба ди Ферро». В начале марта 2-я группа получила 40 новеньких «Фиатов» G.55 и приступила к тренировочным полетам. А с 13 марта на перехваты начали подниматься и самолеты запасной эскадрильи «Монтефуско».

18 марта союзники предприняли массированные налеты по аэродромам в области Фриули где, в частности, дислоцировалась 1-я истребительная группа ANR. Наряду с истребителями Люфтваффе на перехват поднялись и 30 MC.205, пилоты которых сбив четыре В-24 и три «Лайтнинга». Собственные потери составили две машины. На аэродроме Удине были уничтожены ещё два «Вельтро», а 12 самолетов получили повреждения. В течение следующей недели 1-я группа сбивала 10 вражеских самолетов, потеряв два своих. Кульминация наступила 29 марта, когда практически одновременно на перехват поднялись все три истребительные части ANR. 1-я группа отправила в бой 20 MC.205, вступивших в схватку с тремя десятками «Лайтнингов». Один вражеский истребитель был сбит, ещё четыре машины записали на счет группы с пометкой «вероятно», но и пара «Вельтро» не вернулась на свой аэродром. Из состава запасной группы «Монтефуско», развернутой на базе одноименной эскадрильи, шесть G.55 смогли сбить два «Либереитора» и ещё два повредить, но было потеряно и два «Фиата», включая самолет комэска Джованни Боне (Giovanni Bonet). Без потерь обошелся вылет для четверки G.55 из 2-й группы, но и побед они не одержали.

Апрель 1944 г. стал периодом тяжелых боев для 1-й группы. Её «Макки» неоднократно поднимались на перехват вражеских самолетов над Фриули, Хорватией и Южной Австрией. Сбили четыре бомбардировщика и четыре истребителя, но и собственные потери были ощутимы – пять MC.205. А под конец месяца, 29 апреля, повторилась история с майором Боргоньо – «Мессершмитты» из JG 77 атаковали самолеты 1-й группы, приняв их за американские «Мустанги». В итоге два MC.205 было сбито, их пилоты погибли.

30 апреля наконец-то одержала первую победу 2-я группа, поднявшая в тот день 20 «Фиатов» на перехват американских бомбардировщиков. Они сумели сбить одного В-24, но и один G.55 догорал на земле. В мае накал боев в воздухе возрос. 1-я группа до середины месяца 18 раз вылетала на перехват, сбив четыре бомбардировщика, два «Мустанга» и одного «Лайтнинга». Было сбито и три «Макки». 12 мая два MC.205 были уничтожены на аэродроме Реджиа Эмилия в результате атаки истребителей-бомбардировщиков Р-38, а два дня спустя при повторном налете ещё шесть машин получили тяжелые повреждения. В итоге 1-ю группу пришлось вывести из боев. В июне она получила «Фиаты» из 2-й группы, последнюю, в свою очередь, перевооружили германским «сэкондхендом» – Bf 109G, переданными немецкими группами I/JG 53 и II/JG 77.

Переворуженная «Фиатами» 1-я группа вернулась в строй в начале июня 1944 г. С 4 по 20 июня её самолеты девять раз вылетали на боевые задания. Баланс потерь оказался отнюдь не в пользу истребителей: ценной потери четырех G.55 и одного MC.205 удалось сбить лишь два «Либереитора». Тяжелые бои и потери обусловили падение боевого духа пилотов – с каждым днем все меньше летчиков были способны вести бой.

Пришлось даже расформировать одну из эскадрилий 1-й группы, а её личный состав передать в запасную группу «Монтефуско».

24 июня, завершив освоение «Мессершмиттов», в бой вступила 2-я группа (собственно, Bf 109G хватило лишь на две её эскадрильи, третья продолжала летать на «Фиатах»). В первый же день было сбито два «Тандерболта» из состава французской истребительной группы «Дофине».

В течение июля-августа 1-я группа ANR сбила три P-47 и одного «Спитфайра», потеряв 11 MC.205 и семь пилотов. Результаты боевой деятельности 2-й группы за тот же период были гораздо лучше: при сравнимых с 1-й потерях (10 Bf 109G и два G.55) её пилоты смогли сбить 24 вражеских самолета. В их числе – 10 бомбардировщиков A-20, три B-24, а также 11 истребителей (шесть P-47, четыре «Спитфайра» и один P-38).

В первой половине августа началось формирование 3-й истребительной группы ANR, но поначалу всю её матчасть составила пара старых MC.202. Предполагалось, что 3-я группа получит самолеты из 1-й – после планировавшегося её перевооружения на «Мессершмитты». Ещё одной истребительной частью стала 170-я отдельная эскадрилья ночных истребителей. Дислоцированная в Вилланова д'Альбенга часть была вооружена пестрой смесью из CR.42CN, Re.2001CN и MC.200. Но в то же время боевая деятельность ANR оказалась парализованной из-за попытки германского командования включить итальянские авиачасти в состав Люфтваффе. В августе началась операция «Феникс», в ходе которой немецкие части заняли аэродромы, где дислоцировались части ANR. Личному составу последних было предложено вступить в ряды т.н. «Итальянского легиона Люфтваффе». Но реакция итальянцев на это предложение была резко отрицательной. Личный состав 1-й группы пригрозил уничтожить свои самолеты, а командир 2-й под угрозой открытия огня заставил части вермахта оставить аэродром. В конечном итоге, удалось восстановить статус-кво, но немцы забрали у 2-й группы её «Мессершмитты». В итоге, ни одна часть ANR уже не располагала современной боевой техникой.

В сентябре личный состав 1-й и 3-й групп отбыл в Германию для освоения самолетов Bf 109G, а 2-я группа в конце того же месяца вновь получила «Мессершмитты». 19 октября она возобновила боевые действия, сбив восемь бомбардировщиков B-26 «Марудер» ценой потери одного истребителя. В боях 4 и 16 ноября было сбито ещё 16 вражеских самолетов (7 B-17, 5 B-26 и по два P-47 и P-51), потеряв четыре Bf 109G. Но 17 и 22 ноября аэродромы Геди, Виллафранка и Авиано, где базировались эскадрильи группы, подверглись налетам американской авиации. На земле было уничтожено семь «Мессершмиттов».

В декабре погодные условия на Итальянском фронте резко ухудшились, и авиа-

ция обеих сторон снизила свою активность. В течение месяца 2-я группа ANR провела лишь три воздушных боя, сбив 5 бомбардировщиков B-25, три «Мустанга» и одного «Спитфайра». Собственные потери в воздухе составили лишь один самолет, но ещё 14 Bf 109 было уничтожено на аэродроме при налете «Тандерболтов». В январе 1945 г. в Италию возвратилась 1-я группа с 52 новейшими истребителями Bf 109G-10. Но погода не улучшилась, и в январе истребители ANR не осуществили ни одного боевого вылета. Лишь в феврале боевую работу удалось возобновить. В этом месяце 2-я группа в четырех боях сбила 10 B-25 и одного «Спитфайра», потеряв шесть «Мессершмиттов». 3 марта группа провела последний крупный бой – 22 Bf 109G атаковали строй бомбардировщиков B-26 3-го южноафриканского крыла, сбив восемь самолетов ценой потери двух своих. С середины месяца главной задачей группы стало обеспечение боевого применения трех новейших германских реактивных разведчиков Ar 234. Итальянские истребители прикрывали эти самолеты на взлете и посадке. Для увеличения возможностей группы немцы передали ей ещё 13 Bf 109.

14 марта возобновила боевые действия 1-я группа. В ожесточенной схватке с американскими «Тандерболтами» было сбито три «Мессершмитта», а ещё три



MC.205V III серии из состава 1-й истребительной группы «Ассо ди Бастони»



G.55 с опознавательными знаками ANR

разбились при вынужденной посадке. Единственную победу итальянцев записал на свой счет майор Висконти. 23 марта вновь на перехват вылетели самолеты 2-й группы, сбившие три В-25 и одного «Тандерболта». Но 2 апреля при попытке атаковать вражеские бомбардировщики, следующие к перевалу Бреммер, 2-я группа подверглась разгрому. Истребители сопровождения «Тандерболт» сбили 14 «Мессершмиттов», погибли семь пилотов. Несмотря на огромный численный перевес противника, 2-я группа таки записала на свой счет одного В-25 и четыре Р-47.

19 апреля самолеты ANR провели последние воздушные бои. Истребители 1-й группы сбили одного В-

24, потеряв один «Мессершмитт». Хуже пришлось 2-й группе, схватившейся с «Мустангами» и потерявшей пять самолетов.

24 апреля 26 Вf 109 2-й группы на аэродроме Ориаль Севио были возвращены немцам. 22 самолета 1-й группы 27 апреля уничтожил личный состав на аэродроме Мальпенса. 3-я группа, так и не завершившая обучение в Германии, в последнюю неделю апреля была расформирована, а её личный состав получил распоряжение собственными силами эвакуироваться на родину. Последним аккордом стала казнь майора Висконти и ещё нескольких авиаторов итальянскими партизанами.

Приложения

Окраска и маркировка истребителей «Реджиа Аэронаутика»

Вопросами окраски авиатехники в Италии занималась Генеральная дирекция производства и снабжения (Direzione Generale Constuzioni e Approviginamenti – DGCA). Однако основы камуфлирующей окраски самолетов были разработаны в 1929 г. в инициативном порядке майором Амадео Мечоцци (Amadeo Mecozzi).

В 30-е годы применялся трехцветный сегментный камуфляж, состоящий из пятен с плавными очертаниями песочного, коричнево-красного и светло-зеленого цветов. Самолеты, базирующиеся в Африке окрашивались иначе: их верхние поверхности были кремового цвета, а нижние – светлосерые. Накануне агрессии в Абиссинии «африканские» машины перекрасили целиком в цвет слоновой кости.

Инструкция DGCA от 8 сентября 1937 г. вводила две схемы камуфляжа – волнистый и сетчатый. Первый вариант предусматривал окраску верхних и боковых поверхностей в три цвета: охра (Giallo Mimetico), коричнево-красный (Terracota) и зеленый (Verde Mimetico). Нижние поверхности при этом окрашивались в светло-серый цвет (Grigio Mimetico) либо в светлый серо-голубой (Grigio Azzuro Chiaro). Сетчатый камуфляж состоял из базового цвета охры, на который набрызгивались пятна зеленого и коричневого (Bruno Mimetico) цветов. Нижние поверхности при этом либо оставляли в цвете металла, либо окрашивали в светло-серый цвет. 14 марта 1938 г. была издана новая инструкция DGCA, унифицировавшая требования по окраске самолетов – теперь стандартным стал сетчатый камуфляж.

В 1939 г. DGCA определила, что самолеты на заводах-производителях должны окрашиваться по единому образцу: верхние поверхности – в темно-оливковый цвет (Verde Oliva Scuro), а нижние – в серый (Grigio Chiaro).

К моменту вступления Италии в войну подавляющее большинство самолетов несли сетчатый камуфляж, лишь отдельные машины сохраняли волнистый. Наконец, 21 июля 1941 г. DGCA вводит новый порядок окраски самолетов, предусматривающий три схемы камуфляжа, соответствующие различным театрам военных действий.

Африканская схема (известная как SERIR) предусматривала окраску верхних и боковых поверхностей в цвет охры, уже через несколько месяцев замененный

песочным (Sabbia). На базовый цвет набрызгивались пятна темно-оливкового цвета, а иногда – коричнево-красного или темно-зеленого (Verde Scuro).

Континентальная схема была как бы зеркальным отражением африканской: базовым цветом для верхних и боковых поверхностей принимался темнозеленый, а камуфляжные пятна – цвета охры или песочного. Существовала разновидность этой схемы с окраской в светло-зеленый цвет (Verde Chiaro) и камуфляжными пятнами цвета охры либо темно-зелеными.

Средиземноморская схема предполагала окраску верхних и боковых поверхностей в темно-зеленый цвет, а с середины 1942 г. – в бутылочный зеленый (Verde Bottiglia).

Во всех трех вариантах нижние поверхности самолетов были светло-серыми.

Самолеты разных производителей различались заводской окраской: так, «Фиат» делал камуфляжные пятна относительно большими, а на машинах «Макки» они были меньше и отличались плавными очертаниями.

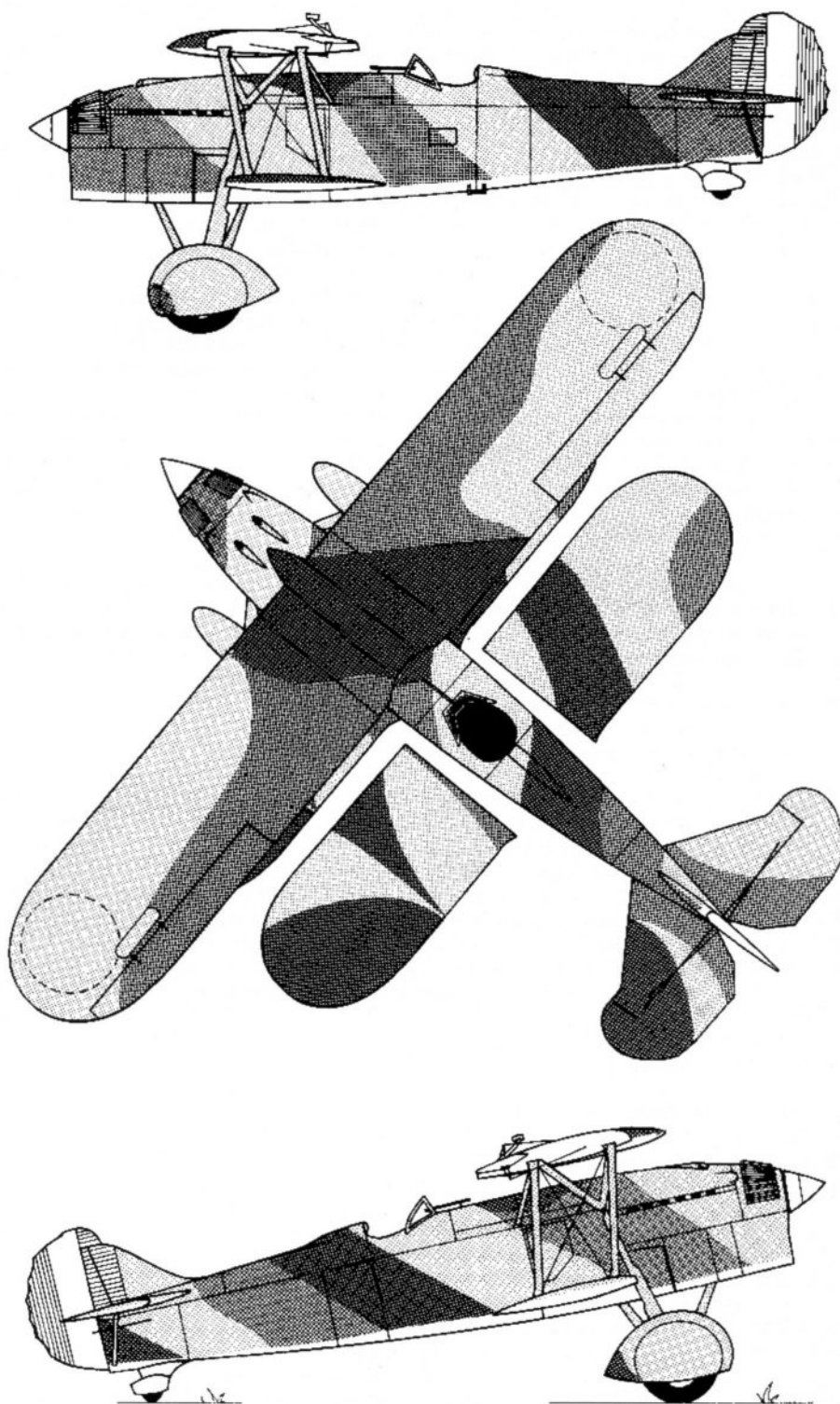
С 1943 г. перестали применять африканскую схему – необходимость в ней отпала ввиду эвакуации итальянских войск из Северной Африки.

Ночные истребители, прежде всего, CR.42CN, окрашивались без затей – целиком в черный цвет (Nero) либо в темно-серый морской (Grigio Azzuro Scuro).

На некоторых истребителях (прежде всего на части CR.32) применялась окраска верхних и боковых поверхностей в темно-серый морской цвет с камуфляжными пятнами темно-зеленого цвета (нижние поверхности были светлосерыми).

Истребители Итальянских союзнических ВВС сохраняли окраску, принятую в «Реджиа Аэронаутика», полученные от союзников «Аэрокобры» и «Спитфайры» – стандартную окраску американской и британской авиации. Самолеты ANR также летали в окраске «Реджиа Аэронаутика» за исключением переданных немцами «Мессершмиттов» – те сохраняли камуфляж Люфтваффе.

До вступления Италии во Вторую мировую войну самолеты «Реджиа Аэронаутика» несли на руле направления опознавательные знаки в виде трех вертикальных полос цветов национального флага – зеленого белого и красного, с гербом Савойской династии на белой полосе. После 10 июня 1940 г. эти полосы белым крестом, а



*Marrone
Mimetico 1*



*Verde
Mimetico 1*



*Giallo
Mimetico 1*



*Grigio Mimetico
o Alluminio*

герб Савойской династии теперь наносили либо в центре креста, либо в его верхней части.

На фюзеляже в районе кабины пилота либо на капоте двигателя наносили изображение знака Фаланги – пучка ликторских розг с воткнутым в него топориком (*fascis cum securibus*). На верхних и нижних поверхностях крыла наносили опознавательные знаки в виде трех пучков ликторских розг с топориками черного цвета на белом круге с черной окантовкой. В ходе войны постепенно отказались от белого фона опознавательных знаков – в конце 1941 г. на верхних поверхностях, а затем и на нижних. Знаки наносились симметрично на расстоянии 0,72 м от законцовки крыла, их диаметр составлял 0,96 м (оба размера – для самолетов-истребителей; для бомбардировщиков они были иными).

Самолеты «Реджиа Аэронаутика», действующие над Средиземным морем, Балканами и Северной Африкой, с конца 1940 г. несли элементы быстрой идентификации в виде вертикальных белых полос шириной 6–7% длины фюзеляжа, наносившихся на хвостовую часть фюзеляжа перед оперением. Некоторые «африканские» самолеты также имели окрашенные в белый цвет законцовки крыла, полосу на капоте и кок винта.

Бортовые номера состояли из комбинации цифр вида «150-1». Первые цифры обозначали номер эскадрильи, а после тире ставился порядковый номер самолета в эскадрилье (от 1 до 15). Номер эскадрильи мог быть черным, черным с белой окантовкой либо белым и наносился перед полосой быстрой идентификации. Номер самолета – черный, белый или красный. Его рисовали за полосой или же прямо на ней.

Самолеты CAI, участвовавшие в «Битве за Англию» получили элементы быстрой идентификации, аналогичные немецким (желтые законцовки крыльев, полоса на фюзеляже перед оперением и законцовки крыла). На Восточном фронте элементы быстрой идентификации также были желтыми, но дополнительно самолеты получили белые треугольники на верхних и нижних поверхностях крыла.

Итальянские союзнические ВВС вернулись к опознавательным знакам, применявшимся в Италии в годы Первой мировой войны – трехцветным красно-бело-зеленым кокардам с соотношением 5:3:1. Знаки наносились на борта фюзеляжа между крылом и оперением, а также на верхние и нижние поверхности крыла.

Авиация Итальянской социальной республики (ANR) применяла в качестве опознавательных знаков на крыле изображения ликторских пучков с топориками, но иного вида: два черных пучка, развернутые по отношению друг к другу, в квадрате белого цвета с черной окантовкой. На фюзеляже наносились т.н. «почтовые марки» – изображения зелено-бело-красного национального флага с желтой обводкой, зубцованной с трех сторон. В начальном периоде (сентябре–октябре 1943 г.) большинство самолетов ANR получили опознавательные знаки Люфтваффе, некоторые сохраняли эти знаки и позже.

Весьма широко применялись эмблемы частей. При этом эмблемы stormo, как правило, наносились на полосу быстрой идентификации, а группы – на вертикальное оперение. А вот индивидуальные эмблемы в Италии распространения не получили.

Истребительные части «Реджиа Аэронаутика»

Большинство истребительных частей «Реджиа Аэронаутика» именовались «сухопутными истребительными» (СТ – Cassia Terrestre). Исключения обусловлены особо.

2 Gruppo ST

входила в состав 6-го stormo, включала 150-ю, 151-ю и 152-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Гротталле и перевооружалась с CR.32 на G.50. С 20.9.1940 г. – отдельная. До ноября 1940 г. – патрулирование Ионического моря. С декабря 1940 г. – в Ливии (в составе 150-й, 152-й и приданной 358-й АЭ; 151-я АЭ прибыла в Африку лишь в апреле 1941 г.). 22.7.1941 г. выведена на Сицилию. В январе 1942 г. 150-я, 151-я и 358-я АЭ расформированы, 152-я АЭ перевооружена Re.2001. В марте 1942 г. 150-я и 358-я АЭ сформированы вновь, вооружены Re.2001. Затем группа действовала над Мальтой и прикрывала торпедоносцы, атакующие вражеские конвои. 150-я АЭ расформирована в сентябре 1942 г., вместо неё группе придана 362-я АЭ. Весной 1943 г. переформирована в группу перехватчиков (Gruppo Intercettori), вооружена Re.2001 и CR.42CN. 1.7.1943 358-я АЭ расформирована, вместо неё в группу вошла 156-я АЭ. В июле 1943 г. получено несколько D.520. По состоянию на 1.9.1943 г. базировалась в Генуе и включала 152-ю и 358-ю АЭ (в общей сложности, 6 Re.2001 и 11 CR.42).

3 Gruppo ST

входила в состав 6-го stormo, включала 153-ю, 154-ю и 155-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Монсеррато (Сардиния) и была вооружена CR.32. Действовала над Корсикой. С января 1941 г. перевооружалась на CR.42. В конце мая – начале июня 1941 г. 155-я АЭ воевала в Ираке, после возвращения дислоцирована на Додеканезских о-вах и реорганизована в 164-ю АЭ. 14.7.1941 г. сформирована новая 155-я АЭ. 24.7.1941 г. группа прибыла в Ливию. Применялась, главным образом, для ударов по наземным целям. 3.6.1942 г. возвращена в Италию и перевооружена MC.200. Прикрывала морские и воздушные коммуникации над Средиземным морем. В мае 1943 г. начала перевооружение на Bf 109G. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Турине-Каселле, имела лишь три Bf 109G.

6 Gruppo ST

отдельная, включала 79-ю, 81-ю и 88-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Фонтанаросса (Сицилия) и была вооружена MC.200. В конце июля 1940 г. подчинена 1-му stormo. Ввиду проблем с техническим состоянием самолетов боевые вылеты начала лишь 15.09.1940 г. Действовала против Мальты. 15.10.1941 г. начала перевооружение на MC.202. С ноября 1941 г. – в Ливии. В июне 1942 г. выведена в Италию. 24.1.1943 г. перебросена в Тунис. В марте 1943 г. возвращена в Италию и перевооружена MC.205. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Рончи, имела шесть самолетов – 4 MC.202 и 2 CR.42.

7 Gruppo Comb.

входила в состав 5-го stormo, включала 76-ю, 86-ю, 98-ю АЭ. В начальный период войны летала на пикирующих бомбардировщиках Ba.88. В ноябре 1940 г. начала перевооружение MC.200, в марте 1941 г. вошла в состав 54-го stormo. Затем группа действовала над Мальтой и прикрывала конвои. В июле 1942 г. в неполном составе (86-я и 98-я АЭ) передислоцирована в Грецию (Араксос), наряду с MC.200 эксплуатировала несколько CR.42CN. 76-я АЭ дислоцировалась на о. Пантеллерия, перевооружена MC.202. Остальные эскадрильи получили MC.202 по возвращении в Италию в сентябре 1942 г. 25.3.1941 г. группа перебросена в Тунис, 10.5.1943 г. передислоцирована на Сицилию. К 18 мая потеряла все свои самолеты и 27.5.1943 г. расформирована.

8 Gruppo ST

входила в состав 2-го stormo, включала 92-ю, 93-ю и 94-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Тобруке (Ливия) и была вооружена CR.32 и CR.42. К концу июля 1940 г. полностью перевооружена CR.42. 20.12.1940 г. выведена для переформирования в Италию. С февраля 1941 г. частично перевооружена MC.200 (перевооружение завершено лишь к ноябрю 1941 г.). С ноября 1941 г. – вновь в Ливии. 17.12.1942 г. выведена в Италию, обеспечивала ПВО севера страны. Наряду с MC.200 эксплуатировала несколько Re.2001 и D.520. С 10.8.1943 г. – отдельная. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Литториа, имела 24 MC.200.

9 Gruppo ST

входила в состав 4-го stormo, включала 73-ю, 96-ю и 97-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Гориции и была вооружена CR.42. Действовала в Альпах против Франции, затем против Мальты. 11.7.1940 г. перебросена в Ливию. В конце декабря 1940 г. возвращена в Италию, перевооружена MC.200. В марте 1941 г. 73-я АЭ участвовала в боевых действиях против Греции, а в апреле группа в полном составе – против Югославии. В июле 1941 г. перевооружена MC.202. Действовала против Мальты. В ноябре 1941 г. в составе 96-й и 97-й АЭ перебросена в Ливию (73-я АЭ оставалась на Сицилии). С конца декабря 1941 г. – на отдыхе в Италии, 22.5.1942 г. вновь в Ливии. В январе 1943 г. выведена в Италию. С мая 1943 г. частично перевооружена MC.205. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Джоя дель Колле, имела 8 MC.202 и 22 MC.205.

10 Gruppo CT

входила в состав 4-го stormo, включала 84-ю, 90-ю и 91-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Тобруке (Ливия) и была вооружена CR.42. В январе 1941 г. выведена в Италию и перевооружена MC.200. В апреле 1941 г. участвовала в боевых действиях против Югославии, с июня 1941 г. действовала против Мальты. В декабре 1941 г. перевооружена MC.202. 22.5.1942 г. прибыла в Ливию. 10.12.1942 г. выведена в Италию. В январе 1943 г. начала перевооружение на MC.205, также эксплуатировала несколько Bf 109G. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Кастровиллари, имела 8 MC.205.

12 Gruppo Assalto

штурмовая группа, входила в состав 50-го stormo, включала 159-ю и 160-ю эскадрильи. По состоянию на июнь 1940 г. дислоцировалась в Сормане (Ливия). В конце месяца получила Ba.65 (159-я АЭ) и CR.32 (160-я АЭ). В конце января 1941 г. выведена для переформирования в Италию, перевооружена G.50 и доукомплектована третьей эскадрилей (165-й), затем вновь в Ливии. Выполняла задачи ПВО, прикрывала конвои. С августа 1942 г. – отдельная, в середине месяца выведена в Италию. Перевооружена MC.200 и MC.202. Прикрывала воздушные коммуникации с Тунисом. Расформирована 26.6.1943 г.

13 Gruppo CT

входила в состав 2-го stormo, включала 77-ю, 78-ю и 82-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Кастельбенито (Ливия) и была вооружена CR.32 и CR.42. Вскоре после начала войны сдала CR.32 50-му stormo. В феврале 1941 г. выведена на отдых и переформирование в Италию. С июня 1941 г. прикрывала конвои. В октябре 1941 г. перевооружена MC.200. С февраля 1942 г. вновь в Ливии. Наряду с MC.200 эксплуатировала небольшое количество MC.202 и CR.42CN. В январе 1943 г. выведена в Италию. К тому времени 77-я и 78-я АЭ летали на MC.202, а 82-я – на MC.200. В феврале 1943 г. около трех недель находилась в Тунисе, после чего – на Сицилии. С мая 1943 г. частично вооружена D.520. С 10.8.1943 г. – отдельная. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Метато, имела 17 MC.202 и 4 MC.205.

16 Gruppo Assalto

штурмовая группа, входила в состав 50-го stormo, включала 167-ю и 168-ю эскадрильи. По состоянию на июнь 1940 г. дислоцировалась в Сормане (Ливия). В конце месяца получила Ba.65 (168-я АЭ) и CR.32 (167-я АЭ). В январе 1941 г. выведена в Италию и перевооружена MC.200. В марте 1941 г. доукомплектована третьей эскадрилей (169-й) и включена в состав 54-го stormo. В апреле 1941 г. участвовала в боевых действиях против Югославии, затем действовала против Мальты. В августе 1942 г. начала перевооружение MC.202. В декабре 1942 г. перебросена в Тунис. В начале мая 1943 г. выведена на Сицилию, не имея исправных самолетов. Расформирована 27.5.1943 г.

17 Gruppo CT

входила в состав 1-го stormo, включала 71-ю, 72-ю и 80-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Боккадифальго (Сицилия) и была вооружена CR.32. К сентябрю 1940 г. перевооружена MC.200 и 15.9.1940 г. приступила к боевым вылетам, действовала против Мальты. В июне–октябре 1941 г. перевооружена MC.202. С ноября 1941 г. – в Ливии. В июне 1942 г. выведена в Италию. В ноябре 1942 г. дислоцировалась на о. Пантеллерия, а затем на Сардинии. С января 1943 г. – на материковой Италии, перевооружена MC.205. С февраля 1943 г. – на Сицилии, в апреле – на о. Пантеллерия, в мае – вновь на Сицилии. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Рончи, имела лишь два MC.205.

18 Gruppo CT

входила в состав 3-го stormo, включала 83-ю, 89-ю и 95-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Нови Лигуре и была вооружена CR.42. Действовала против Франции, нанося штурмовые удары и сопровождая бомбардировщики. В октябре 1940 г. включена в состав 56-го stormo CAI и отправлена в Бельгию. Действовала над Англией до 3.1.1941 г., после чего через Италию отправлена в Ливию, куда прибыла 29.1.1941 г. В августе 1941 г. выведена на переформирование в Италию, перевооружена G.50, но уже в октябре перевооружена MC.200. В декабре 1941 г. – апреле 1942 г. – в Греции (Араксос и Тотои). В мае 1942 г. вновь включена в состав 3-го stormo. В июле 1942 г. отправлена в Ливию, использовалась в качестве штурмовой. В конце октября 1942 г. частично перевооружена MC.202. С января 1943 г. – в Тунисе, с февраля – полностью на MC.202. В апреле 1943 г. выведена в Италию, обеспечивала ПВО севера страны. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Черветери, имела 34 самолета – 6 MC.202, 16 MC.205, 11 Bf 109, 1 SAI.207.

20 Gruppo CT

входила в состав 51-го stormo, включала 351-ю, 352-ю и 353-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Чампино и была вооружена CR.32 и G.50. К октябрю 1940 г. полностью перевооружена G.50, включена в состав 56-го stormo CAI и отправлена в Бельгию. Действовала над Англией. 351-я АЭ в январе 1941 г. возвращена в Италию и включена в состав 155-й группы, остальные эскадрильи находились в Бельгии до апреля 1941 г. По возвращении группа доукомплектована третьей эскадрилей – 151-й. В конце апреля 1941 г. прибыла в Ливию. В декабре 1941 г. выведена в Италию для переформирования. В январе 1942 г. вновь включена в

состав 51-го стормо, в марте перевооружена MC.202. С июня 1942 г. действовала над Мальтой, базирясь на Сицилии. В декабре 1942 г. выведена на континентальную часть Италии, а в мае 1943 г. передислоцирована на Сардинию. С марта 1943 г. получила несколько предсерийных G.55 для войсковых испытаний. В июне 1943 г. 353-я АЭ, вооруженная G.55, включена в систему ПВО Рима. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Фолиньо, имела 19 самолетов – 4 MC.202, 3 MC.205, 12 G.55.

21 Gruppo CT

входила в состав 51-го стормо, включала 354-ю, 355-ю и 356-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Чиаппино и была вооружена CR.32. 11.9.1940 г. передана в состав 52-го стормо. 354-я и 355-я АЭ с конца октября 1940 г. действовали против Греции как отдельные. Вместо них в состав группы включены 382-я и 386-я АЭ. С ноября 1940 г. наряду с CR.32 эксплуатировала G.50, а с декабря – и MC.200. В апреле 1941 г. участвовала в боевых действиях против Югославии, будучи полностью вооруженной MC.200. С августа 1941 г. прикрывала воздушные и морские коммуникации между Италией и Северной Африкой. В мае 1942 г. направлена на Восточный фронт, в начале июня усилена четвертой эскадрилей (361-й АЭ). В сентябре 1942 г. частично перевооружена MC.202. В феврале 1943 г. возвращена в Италию, полностью перевооружена MC.202. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Джоя дель Колле в составе 356-й, 361-й и 386-й АЭ, имела 25 MC.202.

22 Gruppo CT

входила в состав 52-го стормо, включала 357-ю, 358-ю и 359-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Понтедера и была вооружена G.50. Действовала против Франции над Корсикой и на Альпийском фронте. В октябре 1940 г. в состав группы включена 360-я АЭ, вооруженная G.50 и MC.200. В декабре 1940 г. 358-я АЭ передана 2-й группе, а в 22-ю группу включена 369-я АЭ. В марте 1941 г. отбыла в Албанию в составе 357-й, 362-й и 369-й АЭ. Действовала против Греции и Югославии, участвовала в противопартизанских операциях. В августе 1941 г. усилена четвертой эскадрилей (371-й АЭ) и направлена на Восточный фронт. В мае 1942 г. возвращена в Италию, 371-я АЭ выведена из состава группы. Перевооружена истребителями-бомбардировщиками Re.2001 и в июле 1942 г. передислоцирована на Сардинию. Действовала против вражеских конвоев. В августе 1942 г. 362-я АЭ временно придана 2-й группе. 26.12.1942 г. выведена на континентальную часть Италии. В январе 1943 г. группе придана 371-я АЭ. В феврале 1943 г. получила несколько D.520. В апреле 1943 г. для войсковых испытаний получено несколько FC.20bis. В мае 1943 г. группе придана 150-я АЭ, а в июне 1943 г. в состав группы возвращена 362-я АЭ, вооруженная предсерийными Re.2005. В начале сентября 1943 г. 359-я, 362-я и 369-я АЭ дислоцировались в Каподичино (в общей сложности 37 самолетов – 22 MC.202, 8 Re.2005, 7 D.520), а 150-я АЭ – в Канье (4 CR.42, 6 Re.2001).

23 Gruppo CT

входила в состав 3-го стормо, включала 70-ю, 74-ю и 75-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Червере и была вооружена CR.42. Действовала против Франции на Альпийском фронте. С 9.7.1940 г. – отдельная, передислоцирована на Сицилию. Участвовала в операциях против Мальты. В августе 1940 г. переброшена в Ливию. 1.3.1941 г. выведена на Сицилию для отдыха и реформирования. Получила несколько Re.2000 для проведения войсковых испытаний. В апреле-июне 1941 г. дислоцировалась на о. Пантелерия, затем вновь на Сицилии. В июне 1941 г. частично перевооружена MC.200. В августе 1941 г. экспериментальное звено Re.2000 реорганизовано в 377-ю АЭ, в декабре она выведена из состава группы. 13.12.1941 г. передислоцирована в Ливию, располагая CR.42 и MC.200, но уже 24.12.1941 г. возвращена в Италию. Получила несколько G.20bis. В феврале-мае 1942 г. действовала в системе ПВО Милана. 15.5.1942 г. включена в состав 3-го стормо, и вскоре начала перевооружение на MC.202. В июле 1942 г., полностью вооруженная MC.202, переброшена в Ливию. С января 1943 г. – в Тунисе. 26.3.1943 г. выведена в Италию. В июле 1943 г. частично вооружена Bf 109, а в августе – MC.205. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Черветери, имела 15 MC.202 и 6 MC.205.

24 Gruppo CT

входила в состав 52-го стормо, включала 361-ю и 362-ю АЭ (360-я АЭ расформирована в мае 1940 г.). По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Сарзане и была вооружена CR.32. Обеспечивала ПВО портов Сардинии. С октября 1940 г. – отдельная; передислоцирована в Албанию и перевооружена G.50. Тогда же доукомплектована третьей эскадрилей – 354-й. К концу года 361-я АЭ передана 154-й группе, а 362-я – 22-й. В марте 1941 г. доукомплектована 355-й АЭ. Участвовала в боевых действиях против Греции и Югославии. После капитуляции последней в апреле 1941 г. возвращена в Италию. По состоянию на май 1941 г. имела пять эскадрилий: 354-ю, 355-ю, 361-ю, 370-ю и 395-ю. В июле 1941 г. передислоцирована на Сардинию в составе 354-й, 355-й и 370-й АЭ (361-я и 395-я АЭ стали отдельными). Частично перевооружена CR.42, поскольку дальности G.50 не хватало для сопровождения бомбардировщиков. В апреле-мае 1943 г. перевооружена MC.202 и MC.205, в августе получила несколько D.520. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Метато, имела 3 MC.202 и 8 D.520.

- 46 Gruppo Assalto** входила в состав 15-го Stormo, включала 20-ю и 21-ю АЭ. До апреля 1941 г. – бомбардировочная, летала на SM.79, а затем на Ca.313. Перевооружена CR.42 и в августе 1941 г. переброшена в Ливию. В январе 1943 г. выведена в Италию на отдых и переформирование. В мае-июне 1943 г. – на Сардинии, затем на континентальной части Италии. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась во Флоренции, имела 10 CR.42.
- 47 Gruppo Assalto** входила в состав 15-го Stormo, включала 53-ю и 54-ю АЭ. До апреля 1941 г. – бомбардировочная, летала на SM.79, а затем на Ca.313. Перевооружена CR.42 и в августе 1941 г. переброшена в Ливию. В январе 1943 г. выведена в Италию на отдых и переформирование. В мае-июне 1943 г. – на Сардинии, затем на континентальной части Италии. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась во Флоренции, имела 16 CR.42.
- 59 Gruppo Intercettory** входила в состав 41-го Stormo, включала 232-ю и 233-ю АЭ. До декабря 1941 г. – бомбардировочная, летала на SM.79, а затем на Ca.313. Реорганизована в группу перехватчиков, перевооружена CR.42, затем получила Do 217J, а в мае 1943 г. – Re.2001CN. С июня 1943 г. – отдельная. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Венегоно, имела 11 Re.2001, 3 CR.42 и 2 Do 217J.
- 60 Gruppo Intercettory** входила в состав 41-го Stormo, включала 234-ю и 235-ю АЭ. До декабря 1941 г. – бомбардировочная, летала на SM.79, а затем на Ca.313. Реорганизована в группу перехватчиков, перевооружена CR.42, в октябре 1942 г. получила Do 217J, а в июле 1943 г. – Re.2001CN. С июня 1943 г. – отдельная. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Венегоно и Лонате Поццоло, имела 8 Re.2001, 11 CR.42, 6 Do 217J и 2 Bf 110C.
- 97 Gruppo Intercettory** сформирована 15.3.1943 г. в составе 226-й и 227-й АЭ, вооружена двухмоторными истребителями Ro.57bis. Участвовала в боях на Сицилии. Расформирована 10.8.1943 г.
- 101 Gruppo Tuffatori** группа пикирующих бомбардировщиков. Отдельная, включала 208-ю и 238-ю АЭ. Летала на Ju 87, с декабря 1941 г. перевооружена CR.42. 15.5.1942 г. включена в состав 5-го Stormo. В июле 1942 г. прикрывала морские конвои, 21.7.1942 г. переброшена в Ливию. В декабре 1942 г. выведена в Италию. В начале 1943 г. получила несколько G.50, Re.2001, D.520. В апреле 1943 г. перевооружена истребителями-бомбардировщиками Re.2002. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Мандурия, имела 11 Re.2002.
- 102 Gruppo Tuffatori** группа пикирующих бомбардировщиков. Отдельная, включала 209-ю и 239-ю АЭ. Летала на Ju 87, с ноября 1942 г. перевооружена CR.42, G.50 и Re.2001. Включена в состав 5-го Stormo. В марте 1943 г. перевооружена истребителями-бомбардировщиками Re.2002. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Мандурия, имела 15 Re.2002.
- 150 Gruppo CT** входила в состав 53-го Stormo, включала 364-ю, 365-ю и 366-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Турине-Каселле и была вооружена CR.42. Участвовала в боевых действиях против Франции на Альпийском фронте, осуществляла ПВО Турина. С 23.10.1940 г. – отдельная. Тогда же переброшена в Албанию, принимала участие в боевых действиях против Греции. Частично перевооружена MC.200. В боевых действиях против Югославии в апреле 1941 г. участвовала, имея смешанный состав (CR.42 и MC.200). С мая 1941 г. две АЭ дислоцированы в Албании, а одна направлена в Грецию для прикрытия конвоев. В декабре 1941 г., полностью вооруженная MC.200, дислоцировалась в Греции (Афины-Тотои). В конце 1941 г. переброшена в Ливию. В ноябре 1942 г. выведена в Италию для переформирования. Получила несколько MC.202, но вскоре перевооружена Bf 109. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Турине-Каселле, имела пять самолетов – 2 Bf 109G, 2 CR.42 и 1 MC.202.
- 151 Gruppo CT** входила в состав 53-го Stormo, включала 366-ю, 367-ю и 368-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Касабьянке и была вооружена CR.42. Участвовала в боевых действиях против Франции на Альпийском фронте. В сентябре 1940 г. переброшена в Ливию. С 23.10.1940 г. – отдельная. В конце декабря 1940 г. выведена в Италию, 1.1.1942 г. вновь включена в состав 53-го Stormo. Перевооружена G.50bis и в июле 1942 г. передислоцирована в Грецию. Прикрывала конвои, осуществляла ПВО важных объектов. В ноябре 1942 г. переведена на Сицилию. С января до 2.3.1943 г. 368-я АЭ находилась в Тунисе, использовалась в качестве штурмовой. К маю 1943 г. перевооружена MC.202. Планировалось перевооружение G.55. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Турине-Каселле, имела единственный самолет – G.55.
- 152 Gruppo CT** входила в состав 54-го Stormo, включала 369-ю, 370-ю и 371-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Аираше и была вооружена MC.200. 18.12.1940 г. расформирована, её 369-я АЭ передана 22-й группе, 370-я – 152-й, а 371-я стала отдельной.

- 153 Gruppo CT** входила в состав 54-го stormo, включала 372-ю, 373-ю и 374-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Верьяте и была вооружена MC.200. С ноября 1940 г. доукомплектована четвертой эскадрилей – 370-й. Участвовала в боевых действиях против Греции и Югославии, наряду с MC.200 эксплуатировала несколько CR.42. В апреле 1941 г. 370-я АЭ выведена из состава группы и стала отдельной. В апреле 1941 г. группа переброшена в Ливию, в декабре выведена в Италию. К ноябрю 1942 г. перевооружена MC.202, тогда же передислоцирована на Сардинию. В мае 1943 г. переброшена на Сицилию, в июле отведена на север Италии. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Турине-Каселле, не имела ни одного исправного самолета.
- 154 Gruppo CT** отдельная, сформирована 25.10.1940 г. в Берате (Албания) в составе 361-й и 395-й АЭ, вооружена G.50. Участвовала в боевых действиях против Греции и Югославии. 14.5.1941 г. прибыла в Италию и 25.5.1941 г. расформирована, а её эскадрильи переданы 24-й группе. Вновь сформирована 19.7.1941 г. в прежнем составе. Вооружена G.50 и CR.42. Обеспечивала ПВО Таранто и Бриндизи, прикрывала конвои между Италией и Северной Африкой. 10.10.1941 г. доукомплектована третьей (396-й) эскадрилей. В мае 1942 г. группа в составе 395-й и 396-й АЭ передислоцирована на о. Родос, а 361-я АЭ перевооружена MC.200 и передана 21-й группе. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Марице, имела 46 самолетов – 8 MC.202, 27 G.50, 11 CR.42.
- 155 Gruppo CT** входила в состав 51-го stormo, включала 360-ю и 378-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Чиапино и была вооружена G.50. С сентября 1940 г. – отдельная. 360-я АЭ в октябре 1940 г. передана 22-й группе, возвращена в марте 1941 г. Группа доукомплектована 351-й АЭ и в январе 1941 г. прибыла в Ливию. В конце декабря 1941 г. выведена на переформирование в Италию. 1.1.1942 г. вновь включена в состав 51-го stormo. В марте 1942 г. перевооружена MC.202, 30.5.1942 г. передислоцирована на Сицилию, действовала над Мальтой. В ноябре 1942 г. непродолжительное время находилась в Тунисе. В марте 1943 г. получила несколько MC.205. С мая 1943 г. базировалась на Сардинии. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Каса Цеппера, имела 15 MC.202 и 13 MC.205.
- 156 Gruppo CT** отдельная, сформирована 20.1.1941 г. в Комизо (Сицилия) в составе 379-й и 380-й АЭ, вооружена CR.42. Действовала над Мальтой. Расформирована 8.4.1941 г.
- 157 Gruppo CT** входила в состав 1-го stormo, включала 384-ю, 385-ю и 386-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Трапани (Сицилия) и была вооружена CR.42. В июне 1940 г. сопровождала бомбардировщики в налетах на цели в Тунисе. С конца июля 1940 г. – отдельная. К декабрю 1940 г. перевооружена MC.200. 25.2.1941 г. вошла в состав 52-го stormo, обеспечивала ПВО Рима. 385-я АЭ стала отдельной, 386-й передана 21-й группе. Вместо них в 157-ю группу передали из 22-й группы 357-ю и 371-ю АЭ, но последняя вскоре стала отдельной. В июле 1941 г. переброшена в Ливию и в сентябре доукомплектована вновь сформированной 383-й АЭ, а в октябре в состав группы возвращена 385-я АЭ. В конце декабря 1941 г. выведена на переформирование в Италию. В январе 1942 г. в составе 371-й, 384-й и 385-й АЭ (383-я расформирована) передислоцирована на Додеканезские о-ва. В июне–июле 1943 г. в состав группы входила 163-я АЭ. В июне 1943 г. возвращена в Италию. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Гротталье, имела 12 MC.200 и 3 CR.42.
- 158 Gruppo Assalto** штурмовая группа, отдельная, включала 236-ю, 387-ю и 388-ю АЭ. Сформирована в декабре 1941 г. в Сормане (Ливия), вооружена CR.42. 236-я АЭ включена в состав группы 9.2.1941 г. Весной 1942 г. вошла в состав 50-го stormo. 7.12.1942 г. выведена на отдых и переформирование в Италию. Вооружена G.50bis, но 236-я АЭ сохранила CR.42. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Лонате Поццоло, имела 13 G.50bis и 4 CR.42.
- 159 Gruppo Assalto** штурмовая группа, входила в состав 50-го stormo, включала 389-ю, 390-ю и 391-ю АЭ. Сформирована 4.5.1942 г. в Авиано, вооружена CR.42. 25.5.1942 г. прибыла в Ливию. 8.12.1942 г. выведена на отдых и переформирование в Италию. Вооружена G.50bis, летом 1943 г. начала перевооружение Re.2002. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Лонате Поццоло, имела 8 G.50bis и 10 Re.2002.
- 160 Gruppo CT** отдельная, включала 393-ю, 394-ю и 395-ю АЭ. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Тиране (Албания) и была вооружена CR.32 и CR.42. 10.6.1940 г. 395-я АЭ получила статус отдельной. В начале февраля 1941 г. доукомплектована 375-й АЭ. Участвовала в боевых действиях против Греции и Югославии. Весной 1941 г. частично перевооружена G.50. В ноябре 1941 г. после краткого пребывания в Италии переброшена в Ливию. В декабре 1942 г. выведена на отдых и переформирование в Италию, перевооружена Re.2001. С марта 1943 г. – на Сардинии,

наряду с Re.2001 эксплуатировала также G.50bis и CR.42. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Ольбиа Венафаворита, имела 24 Re.2001.

- 161 Gruppo CT** сформирована 11.6.1941 г. в Марице (о. Родос), отдельная, включала 162-ю, 163-ю и 164-ю АЭ. Вооружена CR.42, вскоре частично перевооружена G.50bis. В мае 1942 г. выведена в Италию, где летала на G.50bis и MC.200, с марта 1943 г. – полностью на MC.200. В апреле 1943 г. в течение двух недель действовала в Тунисе, затем выведена в Италию. Получила несколько MC.202 и D.520. В мае-июле 1943 г. группе придана 371-я АЭ, а 163-я АЭ в июне-июле 1943 г. действовала в составе 157-й группы. В августе 1943 г. началось перевооружение SAI.207. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Кастильоне дель Лаго, имела 4 SAI.207 и 2 MC.202.
- 162 Gruppo Assalto** штурмовая группа, отдельная, включала 109-ю и 110-ю АЭ. Сформирована в марте 1943 г. в Палермо (Сицилия), вооружена MC.200. 25.3.1943 г. 109-я, а 10.4.1943 г. – 110-я АЭ переброшены в Тунис. 6.5.1943 г. выведена в Италию и 31.5.1943 г. расформирована.
- 167 Gruppo Intercettory** отдельная, сформирована 10.5.1942 г. в Чиампино в составе 300-й и 303-й АЭ. Вооружена CR.42CN, F.5, F.6, MC.200, G.50. В мае 1943 г. начала перевооружение Re.2001CN, получила также несколько D.520. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Литториа, имела 28 самолетов – 14 Re.2001CN, 6 F.5, 8 CR.42.
- 171 Gruppo Intercettory** отдельная, сформирована 1.10.1941 г. в Гела (Сицилия) в составе 301-й и 302-й АЭ. Вооружена CR.42CN. В ноябре 1941 г. расформирована, личный состав и техника использованы для комплектования отдельных звеньев перехватчиков.
- 161 Squadriglia CM** отдельная АЭ гидросамолетов-истребителей. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась на о. Лерос и была вооружена Ro.44. В июне 1941 г. перевооружена сухопутными истребителями CR.42. По некоторым данным, в ноябре 1942 г. дислоцировалась на Сицилии, вооружена MC.200 и G.50.
- 163 Squadriglia CT** отдельная. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Марице (Родос) и была вооружена CR.32. В июле 1940 г. частично перевооружена CR.42. 11.6.1941 г. вошла в состав 161-й группы.
- 236 Squadriglia CB** отдельная АЭ истребителей-бомбардировщиков. Летала на Ju 87, но в ноябре 1941 г. перевооружена CR.42. Действовала в Ливии. 9.2.1942 г. включена в состав 158-й группы.
- 300 Squadriglia CT** отдельная АЭ ночных истребителей. Сформирована в 1941 г. для ПВО Рима, вооружена CR.42.CN. С января 1942 г. – в составе 51-го stormo, 10.5.1942 г. вошла в состав 167-й группы.
- 310 Squadriglia CT** отдельная АЭ скоростных разведчиков. Сформирована в июне 1943 г. в Гуидинии, вооружена MC.205. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Гуидонии, имела 9 MC.205.
- 376 Squadriglia Assalto** отдельная штурмовая АЭ. Сформирована 20.4.1941 г. в Турине-Каселле, вооружена CR.42. 21.5.1941 г. переброшена в Ливию. В ноябре 1941 г. выведена в Италию и перевооружена MC.200. Включена в систему ПВО Неаполя. В мае 1943 г. передислоцирована в Албанию. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Тиране, имела 7 G.50 и 2 CR.42.
- 377 Squadriglia CT** отдельная. Сформирована 1.8.1941 г. в Комизо (Сицилия) на базе экспериментального звена Re.2000 в составе 23-й группы. Базировалась на Сицилии, Пантеллерии и Сардинии. Прикрывала морские коммуникации, действовала против Мальты. С декабря 1941 г. – отдельная. В сентябре 1942 г. перевооружена MC.200, в феврале 1943 г. – MC.202. Расформирована 26.5.1943 г.
- 392 Squadriglia CT** отдельная. Сформирована 1.3.1943 г. в Тиране (Албания) на базе отдельного звена, вооружена CR.42 и G.50bis. В начале сентября 1943 г. дислоцировалась в Тиране, имела 4 G.50 и 11 CR.42.
- 410 Squadriglia CT** отдельная. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Диредауа (Абиссиния) и была вооружена CR.32. Участвовала в боевых действиях в Восточной Африке. Прекратила существование в июне 1941 г.
- 411 Squadriglia CT** отдельная. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Адлис-Абебе (Абиссиния) и была вооружена CR.32. Участвовала в боевых действиях в Восточной Африке. Прекратила существование в мае 1941 г.

- 412 Squadriglia CT** отдельная. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Массауа (Эритрея) и была вооружена CR.42. Участвовала в боевых действиях в Восточной Африке. Прекратила существование в июне 1941 г.
- 413 Squadriglia CT** отдельная. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Асэбе (Эфиопия) и была вооружена CR.42. Участвовала в боевых действиях в Восточной Африке. Прекратила существование в июле 1941 г.
- 414 Squadriglia CT** отдельная. По состоянию на июнь 1940 г. базировалась в Гура (Эритрея) и была вооружена CR.42. Участвовала в боевых действиях в Восточной Африке. Расформирована в июле 1941 г.

Лучшие асы ВВС Италии во Второй мировой войне

В общей сложности более 120 итальянских пилотов-истребителей во время Второй мировой войны заслужили звание аса, сбив пять и более вражеских самолетов (интересно, что победы, одержанные во время войны в Испании в официальной статистике не учитывались). Ниже приведен перечень наиболее результативных летчиков, каждый из которых одержал 10 и более воздушных побед.

Имя и фамилия	Воинское звание	Количество воздушных побед	Эскадрильи, в которых воевал (буква «к» означает, что был командиром части)	Дата гибели
Терезио Мартиноли (Teresio Martinoli)	сержант маджоре	22	384-я, 78-я, 84-я, 73-я	25.8.1944
Франко Луччини (Franco Lucchini)	капитан	21 (+1 в Испании)	90-я, 84-я (к), 10-я группа (к)	5.7.1943
Леонардо Ферулли (Leonardo Ferulli)	соттотененте	20 (+1 в Испании)	91-я, 90-я	5.7.1943
Франко Бордони Бислери (Franco Bordoni Bisleri)	тененте	19	95-я, 85-я, 83-я	
Луиджи Горрини (Luigi Gorini)	марескальо	19	85-я, 2-я (ANR)	
Уго Драго (Ugo Drago)	капитан	17	363-я, 4-я (ANR, к)	
Марио Визинтини (Mario Visintini)	капитан	16 (+1 в Испании)	412-я	11.2.1941
Марио Беллагамби (Mario Bellagambi)	майор	14	354-я, 364-я (к), 5-я (ANR, к)	
Луиджи Барон (Luigi Baron)	сержант маджоре	12	412-я	
Луиджи Джианелла (Luigi Gianella)	капитан	12	92-я, 84-я (к)	
Аттилио Сансон (Attilio Sanson)	сержант маджоре	12	362-я, 5-я (ANR)	
Карло Маньяни (Carlo Magnaghi)	марескальо	11	76-я, 98-я, 310-я, 1-я (ANR)	13.5.1944
Джорджо Солароли ди Бриона (Giorgio Solaroli di Briona)	капитан	11	74-я, 377-я, 95-я (к)	
Марио Веронези (Mario Veronesi)	сержант	11	84-я, 1-я (ANR)	
Амедео Бенати (Amedeo Benati)	марескальо	10	77-я, 79-я, 3-я (ANR)	
Фернандо Мальвецци (Fernando Malvezzi)	капитан	10	236-я, 97-я (к) 3-я группа (ANR, к)	
Джулио Рейнер (Giulio Reiner)	капитан	10	73-я (к)	
Джузеппе Робетто (Giuseppe Robetto)	капитан	10	167-я, 76-я, 86-я, 1-я (ANR)	
Карло Маурицио Русполи (Carlo Maurizio Ruspoli)	майор	10	81-я, 91-я (к)	
Массимо Сальваторе (Massimo Salvatore)	сержант маджоре	10	90-я	
Клаудио Соларо (Claudio Solaro)	капитан	10 (+1 в Испании)	70-я (к)	
Эннио Тарантола (Ennio Tarantola)	марескальо	10 (+1 в Испании)	239-я, 151-я, «Монтефуско» (ANR)	
Джулио Торреззи (Giulio Torresi)	капитан	10	77-я, 362-я, 3-я (ANR, к)	1.7.1944
Адриано Висконти (Adriano Visconti)	майор	10	159-я, 76-я (к), 310-я (к), 1-я группа (ANR, к)	

Воинские звания «Реджиа Аэронаутика» и их примерные аналоги в других странах

«Реджиа Аэронаутика»	Королевские британские ВВС	Люфтваффе	ВВС РККА
Колоннелло (Colonnello)	Груп-кэптен (Group Capitan)	Оберст (Oberst)	Полковник
Тененте колоннелло (Tenente Colonnello)	Уинг-коммандер (Wing Commander)	Оберстлейтнант (Oberstleutnant)	Подполковник
Майор (Maggiore)	Скадрон-лидер (Squadron Leader)	Майор (Major)	Майор
Капитан (Capitano)	Флайт-лейтенант (Flight Lieutenant)	Гауптман (Hauptmann)	Капитан
Тененте (Tenente)	Флаинг-офицер (Flying Officer)	Оберлейтнант (Oberleutnant)	Старший лейтенант
Соттотененте (Sottonente)	Пайлот-офицер (Pilot Officer)	Льютнант (Leutnant)	Лейтенант
Марескальо (Maresciallo)	Уоррэнт-офицер (Warrant Officer)	Штабсфельдфебель (Stabsfeldwebel)	Старшина
Сержант маджоре (Sergent Maggiore)	Флайт-сержант (Flight Sergeant)	Фельдфебель (Feldwebel)	Старший сержант
Сержант (Sergent)	Сержант (Sergeant)	Унтерфельдфебель (Unterfeldwebel)	Сержант
Примо авьере (Primo Aviere)	Лидинг-эйрмэн (Leading Airman)	Унтерофицер (Unteroffizier)	Младший сержант
Авьере (Aviere)	Эйрмэн (Airman)	Флигер (Flieger)	Рядовой

Литература и источники

- Alegi G. Messerschmitt Bf 109 Italiani. — La Bancarella Aeronautica, 2002.
Alegi G. Reggiane Re 2005. — La Bancarella Aeronautica, 2001.
Apostolo G., Cattaneo G., Massimello G. AerMacchi C.202. — La Bancarella Aeronautica, 2006.
Apostolo G. Fiat CR 32. — La Bancarella Aeronautica, 1996.
Apostolo G. Fiat CR 42. — La Bancarella Aeronautica, 1995.
Apostolo G. Fiat CR 42. — Militaria, 1997.
Apostolo G. Fiat G 50. — Militaria, 1997.
Apostolo G. Reggiane Re 2005. — La Bancarella Aeronautica, 1996.
Baldini A., Bontti S. Fiat G.55A/B Centauro & G.59-1A. — Fuezas Navales, 2006.
Belcarz B. Dewoitine D.520. — Stratus, 2005.
Brindley J.F. Caproni Reggiane Re.2001 Falco II, Re 2002 Ariete & Re.2005 Sagittario. — Profile publ., 1972.
Carello G. Le chasses de nuit italienne // Avions. — 2001. — №№ 98-99.
Cattaneo G. AerMacchi C.200. — La Bancarella Aeronautica, 2000.
Cattaneo G. SAI-Ambrosini 207 e derivati. — La Bancarella Aeronautica, 2005.
Cattaneo G. The Fiat CR.32 — Profile publ., 1965.
Cattaneo G. The Fiat CR.42 — Profile publ., 1965.
Cattaneo G. The Fiat G.50 — Profile publ., 1967.
Cattaneo G. The Macchi C.202 — Profile publ., 1966.
D'Amico F., Valentini G. Regia Aeronautica. — Vol. 2. — Squadron/Signal publ., 1986.
De Decker C. Faisceaux italiens sur la Manche: Le Corpo Aereo Italiano (CAI) en 1940/1941 // Avions. — 1999. — №№ 79-80.
De Terlizzi M. Macchi MC 202 Folgore. — IBN, 2000.
De Terlizzi M. Reggiane Re 2000 Falco, Heja, J.20. — IBN, 2002.
Dimensione Cielo. Caccia Assalto. — Vol. 1-3. — Edizioni Bizzarri, 1972.
Dunning C. Combat Units of the Regia Aeronautica: Italian Air Force 1940-1943. — Air Research, 1988.
Dunning C. Courage Alone: The Italian Air Force 1940-1943. — Hikoki, 1998.
Garello G. Les Dewoitine D.520 italiens // Avions. — 1999. — №№ 75-76.
Gentili R., Gorena L. Macchi C.202 in action. — Squadron/Signal publ., 1980.
Govi S. Dal Re 2002 al Re 2005. — Giorgio Apostolo Editore, 1984.

- Gustavsson H., Slongo L. Fiat CR.42 Aces of World War 2. — Osprey Publ., 2009.
- La guerre en Grece // Batailles Aeriennes. — 2001. — № 15.
- Lalak Z. Wojna powietrzna nad Abisynia // Technika wojskowa Historia. — 2011. — № 1.
- Ledwoch J. Macchi C.202 // Aero technika lotnicza. — 1991. — № 2.
- Likso T., Canak D. Hrvatsko ratno zrakoplovstvo u drugome svjetskom ratu. — 1998.
- Logoluso A. Fiat CR.32 Aces of Spanish Civil War. — Osprey Publ., 2010.
- Massimello G., Apostolo G. Italian Aces of World War 2. — Osprey Publ., 2000.
- Mattioli M. 53 Stormo. — Osprey Publ., 2010.
- Musialkowski P.K. Samolot myśliwski Macchi MC.200 Saetta. — W-wo MON, 1988.
- Neulen H.-W. Macchi dans la neige // Avions. — 2000. — №№ 85-86.
- Neulen H.-W. Macchi nicht nur Schnee // Jet & Prop. — 2003. — №№ 3-5.
- Przysuski G. Lotnictwo myśliwskie Włoch 1930-1945. — HUSU, 1994.
- Punka G. Fiat CR 32/CR 42 in action. — Squadron/Signal publ., 2000.
- Punka G. Reggiane Fighters in action. — Squadron/Signal publ., 2001.
- Rys M. Macchi C.205 Veltro/Orione // Nowa technika wojskowa. — 1999. — № 3.
- Rys M. Reggiane Re-2005 Sagittario // Nowa technika wojskowa. — 1998. — № 3.
- Scutts J. Dornier Do 217. — Warpaint, 1989.
- Shores C. Regia Aeronautica. — Vol. 1. — Squadron/Signal publ., 1976.
- Sgarlato N. Italian Aircraft of World War II. — Squadron/Signal publ., 1979.
- Sgarlato N. La Regia Aeronautica nella II Guerra Mondiale. — Delta, 2000.
- Sgarlato N., Tonizzo P. Fiat G.55 Centauro e G.50 Freccia. — Delta, 2004.
- Skulski P. Macchi C.202 Folgore. — ACE publ., 1997.
- Skulski P. Macchi C.202 Folgore. — Stratus, 2005.
- Tetera Sz. Reggiane Re 2000 Falco // Lotnictwo. — 2007 — № 9.
- Thompson J.W. Italian civil and military aircraft 1930-1945. — Aero Publishers, 1963.
- Vergnano P. Fiat G 50. — La Bancarella Aeronautica, 1997.
- Vergnano P., Alegi G. Fiat G 55. — La Bancarella Aeronautica, 1999.
- Wawrzynski M. Narodziny Sokola // Militaria XX wieku. — 2005. — № 5.
- Wawrzynski M. Sokol na lowach. Fiat CR.42 w lotnictwie włoskim // Militaria XX wieku. — 2005. — № 6.
- Wawrzynski M. Węgierskie Sokoly. Fiat CR.42 na froncie wschodnim // Militaria XX wieku. — 2006. — № 5.
- Wawrzynski M., Lalak Z. Regia Aeronautica 1935-1943. — Pegaz, 1998.
- Zalewski K. Samolot myśliwski FIAT G 55 // Nowa technika wojskowa. — 2002. — №№ 7-8.
- Абросов С. В небе Испании 1936-1939 годы. — М., 2005.
- Кондратьев В. Статистика блицкрига // Авиапарк. — 2010. — № 3.
- Котельников В. Знакомство со «Сверчком» // Авиамастер. — 2005. — № 4.
- Кукуруза Л. Забута війна Regia Aeronautica // Військово-історичний альманах. — 2005. — № 1.
- Никольский М. Африканское эхо Второй мировой // Авиамастер. — 2000. — № 2.
- Харук. Итальянец строптивого нрава. Многоцелевой боевой самолет «Бреда» Ba.65 // Авиапарк. — 2009. — № 4.
- Харук А. Разведчики итальянского флота. Корабельные гидросамолеты Ro.43 и Ro.44 // Морская война. — 2010. — № 2.
- Харук А. «Эсминец» Геринга. Самолет Bf 110 // Авиация и время. — 2010. — № 5.
- Хаустов А., Хавило Е. Камуфлированные «молнии» Марио Кастольди // Аэрохобби. — 1993. — № 2.
- Хаустов А. Тупоноса «стрела» // Авиация и время. — 2005. — № 2.
- Шевчук Д. «Итальянцы» в Египте // Авиация. — № 12.



«**La Cucaracha**» («Таракан») – такое прозвище в честь популярной песни получила прославленная итальянская авиагруппа, воевавшая в Испании, где нашим летчикам впервые пришлось столкнуться с истребителями Муссолини, самым массовым из которых был **Fiat CR.32 Chirri** («Сверчок»). Поначалу «сталинские соколы» не считали «тараканов» и «сверчков» серьезной угрозой – фашистские бипланы не только уступали нашим истребителям И-15 и И-16, но были не в состоянии догнать даже бомбардировщики СБ. Куда более опасным противником оказались итальянские истребители следующего поколения **Macchi MC.200 Saetta** («Молния»), прибывшие на Восточный фронт уже в августе 1941 года в составе **Corpo di Spedizione Italiano in Russia**, – «молнии» сражались на южном фланге, от Одессы и Кривого Рога до Сталино (Донецк) и Сталинграда, совершив более 6000 боевых вылетов, записав на боевой счет 88 сбитых советских самолетов и потеряв 19 своих. Эти победные цифры наверняка сильно завышены, однако нельзя отрицать, что к моменту нападения на СССР **Regia Aeronautica** имела немалый боевой опыт – созданные в 1923 году, сразу после прихода Муссолини к власти (дуче лично возглавил Министерство авиации, а его сын стал боевым летчиком), фашистские ВВС успели повоевать не только в Испании, но и в Абиссинии, Албании, Греции, Югославии, Северной Африке, на Средиземноморье, участвовали во Французской кампании и Битве за Англию, а Италия считалась великой авиадержавой.

В новой книге ведущего военного историка вы найдете исчерпывающую информацию обо всех типах истребителей Муссолини – от устаревших «сверчков» и «молний» до новейших **MC.205 Veltro** («Борзая»), **Re.2005 Sagittario** («Лучник») и **G.55 Centauro** («Кентавр»), которые ни в чем не уступали ни «якам», ни «спитфайрам», ни «мустангам».