

## Последний полет командующего итальянским Авиационным командованием на Восточном фронте генерала Энрико Пецци

**Аннотация.** В статье рассказывается о том, как зимой 1942 г. итальянские транспортные самолеты SM-81 совершали перелеты через линию советско-германского фронта. Трехмоторные «Савойя-Маркетти» SM-81 широко использовались в операциях 245-й и 246-й эскадрильей Королевских ВВС для снабжения частей 8-й итальянской армии, находившейся в кольце окружения советских войск в Черткове и Миллерове. Именно с аэродрома Черткова самолет SM-81 генерала Пецци – командующего итальянскими воздушными силами на оккупированной территории СССР – ушел в свой последний полет без эскортирования 29 декабря 1942 г. Самолет не вернулся, а точное место крушения на территории Луганской области до сих пор не установлено. В последнее время судьба генерала Пецци – последнего генерала 8-й итальянской армии, «пропавшего без вести» на советско-германском фронте, – стала предметом внимания в новых исследованиях. На основании опубликованных документов и литературы автор приводит ряд гипотез относительно возможных вариантов гибели самолета генерала Пецци, а также дает характеристику высказанным на этот счет концепциям итальянских и российских историков. В статье делается вывод, что место крушения SM-81 командующего Авиационным командованием на Восточном фронте следует искать в Луганской области.

**Ключевые слова:** Вторая мировая война, итальянские ВВС, советско-германский фронт, Энрико Пецци, Луганская область, командующий, Чертково, Миллерово, генерал, транспортный самолет.

**Abstract.** This article discusses how in the winter of 1942 the Italian SM-81 transport aircrafts flew across the line of the Soviet-German front. The triple-engine “Savoia-Marchetti” SM-81 was widely used in the operations of the 245th and 246th squadron of the Italian Royal air force to supply the garrison of the 8th Italian army under siege by the Soviet troops in Millerovo and Chertkovo. On the 29th of December 1942 the SM-81 plane of general Enrico Pezzi, commander of the Italian air force on Soviet occupied territories, flew out on his last flight from the Chertkovo airport without escort. The plane did not return and its crash site on the territory of Lugansk region has not been identified to this day. In recent years Italian historiography has dedicated new studies on the fate of Pezzi, the last general of the 8th Italian army, missing in action on the Soviet-German front. On the basis of published literature and documents the author describes the different possible hypotheses regarding the crash of Pezzi’s plane, as well as the research on this topic conducted by Italian and Russian scholars. The author comes to the conclusion that the place of the SM-81 plane crash should be searched for in the region of Lugansk.

**Key words:** Second World War, Italian air force, Soviet-German front, Enrico Pezzi, Lugansk region, commander, Chertkovo, Millerovo, general, transport aircraft.

Летом 1941 г. на Восточный фронт отправились войска Экспедиционного итальянского корпуса в России (КСИР, или CSIR – Corpo di Spedizione Italiano in Russia) в количестве 62 000 человек под командованием генерала Джованни Мессе. 9 июля 1942 г. все войска КСИР были объединены в 8-й итальянской армии, известной также как АРМИР (Armata Italiana in Russia – Итальянская армия в России). Входившая в группу армий «Б»,

8-я армия вышла к Дону на защиту левого фланга 6-й армии Паулюса. Общая численность 8-й армии составляла на тот момент 229 тыс. человек, на ее вооружении находились: 16 700 автомашин, 4470 мотоциклов, 1130 тракторов, 25 000 лошадей и вьючных животных, 588 пушек армейской и корпусной артиллерии, 28 65/17-мм пушек, 278 противотанковых 47/32-мм пушек, 224 зенитные 20-мм пушки, 423 81-мм миномета, 874 45-мм миномета, 55 танкеток L3, 19 самолето-

ных артиллерийских установок L6, около 100 самолетов.

В середине декабря 1942 г. советские войска Юго-Западного и Воронежского фронтов начали операцию «Малый Сатурн» – наступление на Среднем Дону с целью окружения и уничтожения основных сил 8-й итальянской армии и оперативной группы «Холлидт». По данным итальянских исследователей – в частности, Д. Лембо, – в первые 10 дней этой операции – в ходе так называемого Второго оборонительного сражения на Дону – летчики итальянских транспортных самолетов SM-81 совершили 340 стыковочных рейсов к местам на поле боя, часто находившимся в осаде [1, 20].

В конце декабря наступавшие войска 1-й гвардейской армии вышли в район Чертково–Меловое и начали окружение итало-немецкой группировки в Черткове. Эти были части, ранее сосредоточенные в городе, а также остатки дивизий «Пазубио», «Равенна», «Торино» и 298-й немецкой дивизии. Всего в подчинении командира гарнизона – полковника вермахта Голлера – было около 14 тысяч человек: 7 тысяч немцев и 7 тысяч итальянцев [2, 411], усиленных танками и самоходными орудиями. Сначала 41-я гвардейская стрелковая дивизия и 47-й истребительный противотанковый артиллерийский полк, а затем войска 35-й, 38-й, и 57-й гвардейских дивизий окружили итало-немецкий гарнизон. Перед ними стояла задача освободить Чертково, пересечь железную дорогу и начать освобождение Украины.

Чертково было важным логистическим узлом в тылах АРМИИ вдоль железной дороги Россось–Миллерово: там находились склады продовольствия и обмундирования, а также оперативный штаб. Гарнизон был хорошо вооружен и создал прочную круговую оборону, принуждая к возведению оборонительных сооружений местное население. Явно на руку итало-немецким частям было и расположение города на возвышенности, а наступавшие на Чертково изначально оказывались в невыгодном положении. Для защиты города от Красной армии ставили проволочные заграждения, рыли траншеи, минировали подходы к Черткову, оборудовали все каменные дома огневыми точками, устанавливали на чердаках пулеметы, на перекрестках улиц тщательно маскировали танки.

В первую неделю осады Черткова итальянские самолеты доставляли в окруженный город продовольствие, медикаменты и боеприпасы. До конца 1942 г. эти поставки осуществляли

трехмоторные транспортные самолеты «Савойя-Маркетти» SM-81, прорывавшиеся сквозь кольцо окружения. В своих воспоминаниях Эудженио Корти – находившийся в окруженном Черткове офицер 30-й артиллерийской группы – сообщает: «Затем тяжелые самолеты были отстранены от выполнения этой задачи, так как русские подошли вплотную к аэродрому и простреливали тяжелыми орудиями взлетную полосу. Теперь в Черткове приземлялись только “Сторки” – небольшие немецкие разведывательные самолеты, которым требовалось всего несколько десятков метров для взлета и посадки. Тяжелые самолеты сбрасывали припасы: немцы – в больших количествах на парашютах, итальянцы – совсем чуть-чуть (в основном медикаменты) в сумках, похожих на рюкзаки и без всяких парашютов ввиду полнейшего отсутствия последних» [3, 187].

В полдень 29 декабря на SM-81 в Чертково прилетел сам командующий итальянскими военно-воздушными силами на Восточном фронте генерал Энрико Пецци. «Бригадный генерал авиации Энрико Пецци – опытный и храбрый офицер <...> Он принял командование авиацией КСИР 25 февраля 1942 г. <...> Во время трагического отступления 8-й армии добровольно взял на себя рискованную миссию – пилотировать санитарный самолет в итальянский гарнизон в Черткове, который был уже окружен», – вспоминал впоследствии генерал Дж. Мессе [4, 34]. В силу специфики этого рейса генерала Пецци сопровождал начальник итальянского госпиталя в Ворошиловграде полковник Федерико Боккетти, чтобы лично разобраться в ситуации с медицинским обеспечением в окруженном городе. В декабре 1942 г. тяжелые самолеты 245-й и 246-й транспортных эскадрилий были наиболее эффективными для выполнения перевозок через линию фронта. Двухмоторные средние бомбардировщики «Фиат» BR-20 «Чиконья» и транспортные SM-81 активно использовались для снабжения окруженных частей в Черткове и Миллерове: они перевозили десятки тонн военных грузов, перебрасывали через линию фронта тяжелораненых. «Чтобы быть уверенными в доставке перевозимого груза, – вспоминал Эудженио Корти, – итальянские пилоты во время полетов в Чертково, рискуя жизнью, летали очень низко и всегда сопровождались яростным огнем русских» [3, 168]. И во время обратного перелета через линию фронта – приблизительно в 14 часов того же дня – самолет Пецци и Бок-

кетти пропал без вести: «Наверное, самолет был обнаружен неприятелем и сбит», – высказывает предположение исследователь Д. Лембо [5, 45].

SM-81 генерала Пецци ушел в свой последний полет с аэродрома Черткова без эскортирования. Ценные сведения об этом рейсе содержатся в дневнике летчика Джованни Де Зорди, участвовавшего в операциях транспортных самолетов Королевских ВВС зимой 1942 г. 29 декабря Де Зорди только что вернулся из полета по маршруту Миллерово–Ворошиловград. Он очень подробно описывает всю обстановку, в которой итальянским самолетам приходилось совершать перелеты через линию фронта – к окруженным частям: «Утро 29 декабря. Цель полета – еще раз на Миллерово. Два дня без перерыва на “воздушном мосту”: самолет используют для доставки продуктов питания, затем принимают на борт самых тяжелораненых. И внутри этого котла настоящий ад. Сейчас моя очередь! За город идет схватка между обеими сторонами, поэтому для пилотов решающее значение имеет знание места, чтобы лететь над опасными местами на пределе мощности и маневрируя. Как обычно, мы готовы заранее, получив инструкции и информацию от экипажей, которые летали еще до нас. Самолет вернулся из Миллерова с трудом, некоторые члены экипажа получили ранения, один очень серьезно ранен: он получил пулю в живот. Мы волнуемся, потому что должны лететь по тому же самому маршруту. Но я сегодня испытываю даже некоторое удовольствие, потому что буду управлять своим старым SM-81, который я привез из Италии и на котором я летаю давно и имею налет больше, чем у других. На этот раз я должен лететь с лейтенантом Бусакки. Как только мы в кабине, он говорит: “Готовы ли вы? Давайте!” Я отвечаю: “Да, я готов! Давайте!” и лейтенант: “Вам теперь управлять! Хорошо!” <...> После долгого – из-за сильного перегруза борта – взлета уходим из Ворошиловграда в направлении Миллерова. И без того густой туман сгущается все больше и больше и нас раздражает. Вдруг я понимаю, что стрелка компаса не работает. Лейтенант, глядя на карту, кричит: “Посмотрите на это село, у нас была информация, что там есть русские”. Изменили курс, чтобы обогнуть это село, и другие самолеты из конвоя следуют за мной – моим маршрутом. Вот, наконец, виден силуэт хорошо нам известной силосной башни Миллерова. Я исхожу из того, что другие самолеты идут за нами и сделали все возможное, чтобы строго выдержи-

вать дистанцию, не теряя из виду мой SM-81. Все должны приземлиться без особых разговоров и не делая лишнего круга: в противном случае мы даем врагу возможность стрелять по нам. Черт! Аэродром так затянут густым туманом, что я вижу его только в последний момент, лишь тогда, когда мы находимся прямо над ним. Эта посадка становится одной из самых акробатических из всех, сделанных мной до сих пор. <...> Мы находились под непрерывающимся огнем русской артиллерии; немцы подождали, пока все наши самолеты приземлились, и начали ответный огонь. Нам же надо было как можно скорее выгрузить боеприпасы и загрузить раненых. Заканчивая эту работу, я дрожал от поспешности, с которой приходилось все это делать, а артиллерийская стрельба заставляла мою душу, уже, казалось бы, ко всему привыкшую, всякий раз замирать. <...> Наконец, мы готовы. Лейтенант Бусакки предупреждает меня: “Нас там все ждут. Пожалуйста, осторожнее!” Я отвечаю: “Сделаю все возможное”. И в этот самый миг немецкий “Юнкерс” Ju-52 проползает мимо и почти касается нашего крыла центральным винтом. <...> И на этот раз нам удалось. Летели над железной дорогой. Уложились в полчаса, но полет был опасным и из-за угрозы вражеских самолетов, и из-за русской зенитной артиллерии, всегда неожиданно оказывающейся на пути. До Ворошиловграда добрались без приключений. Как только мы прибыли в Ворошиловград, наш командир приказал нам снова собираться в полет. Но генерал Пецци, который был на аэродроме, решил лететь с лейтенантом Бусакки, чтобы координировать на месте прием на борт раненых и проверить лично ситуацию в Черткове. Вместе с ними на борт поднялись полковник Королевской армии Федерико Боккетти, лейтенант Луиджи Томази и радист Антонио Арчидиаконо (мой дорогой напарник, с которым я много раз летал). Генерал Пецци, прежде чем подняться на борт, сказал: “Но у меня нет пистолета”. Он подошел ко мне и взял мой: “Взаймы”, – уточнил он. Для меня это была большая честь: очень немногие из нас имеют личное оружие, и генерал знал, у кого оно есть. Я купил пистолет, когда был с друзьями в Порденоне, до приезда в Россию. В 11.25 я наблюдаю за взлетом этого SM-81. <...> Я только что, два часа назад, вернулся из этого ада – из этой опасной зоны. Лейтенант Бусакки проявил ко мне величайшее доверие, когда бросил: “Вам теперь управлять!” Мне очень хотелось полететь вместе с ними...» [6, 34–38].

Город Чертково располагался на холмистой местности на административной границе между Россией и Украиной и был разделен железной дорогой на две части. Большая часть итальянских подразделений в этом окруженном городе была расквартирована в районе к северо-востоку от железной дороги. Там же находились штаб итальянского гарнизона и склады продовольствия и обмундирования. К юго-западу от железной дороги дислоцировались немцы. Для раненых итальянцев в чертковском лазарете не было ни медикаментов, ни перевязочного материала, и никто из них не получал необходимого лечения. Сам командир чертковского гарнизона – лейтенант-полковник Вирджинио Манари – был тяжело ранен. В штабе итальянцев постоянно находился немецкий офицер-связист, и оказавшимися в «котле» итальянскими подразделениями фактически командовал немецкий полковник, отвечавший за оборону Черткова. Таким образом, итальянские склады реально находились в руках у немцев.

Когда кольцо советских войск сомкнулось вокруг Черткова, город стал находиться под постоянным артиллерийским обстрелом. Поскольку прорывавшие через окружение итальянские самолеты шли низко, красноармейцы открывали по ним огонь из стрелкового оружия и минометов. И когда летчики заходили на посадку, случалось, что мины разрывались совсем близко от фюзеляжа. Но несмотря на это, а также на низкую облачность в тот день, вылетевший из Ворошиловграда SM-81 все же приземлился в Черткове. На его борту, помимо названных в дневнике Де Зорди, находились майор Романо Романе, летчик Сальваторе Карузо и моторист Алчибиаде Бонацца. «Савойя-Маркетти» SM-81, военный регистрационный номер 20257, вылетает из Ворошиловграда поздним утром 29 декабря и садится в Черткове в 12.15. Самолет приземляется в метель на поляне. Все в тумане и ключьях черного дыма. Где-то за туманом раздаётся гул тяжелой артиллерии. Обстрел продолжается: слышен свист снарядов и вой «катюш». Экипаж должен как можно быстрее выгрузить доставленные лекарства, медикаменты и продовольствие, и даже сам генерал Пецци помогает разгружать самолет. Все торопятся, потому что русские явно услышали рев моторов прорывавшегося в окруженный гарнизон самолета и, несомненно, еще больше усилят огонь, чтобы не выпустить его обратно. Тем временем полковник Боккетти принимает тяжелое решение, кого из

раненых взять на борт и вывезти из окружения, а кого оставить на погибель или, в лучшем случае, обречь на попадание в плен. В итоге в самолет переносятся наиболее тяжелые из раненых, которым можно помочь только в тылу. Перед вылетом генерал Пецци обещает вернуться за новой группой раненых. Взлетев, SM-81 взял курс на Ворошиловград – так реконструирует события современный историк Н. Малиция [7, 177–178].

В первые минуты полета – с 14.13 до 14.18 – борт поддерживал радиосвязь с Ворошиловградом, но потом она оборвалась. «В 14.18 у нас был последний сеанс связи с бортом, а потом наступило молчание. Сигналов с SM-81 больше не поступало, но мы затаив дыхание еще долго вслушивались в эфир. <...> Утром начались поиски пропавшего самолета, мы искали его и с воздуха, и на автомобилях, остановившись лишь за несколько километров до линии соприкосновения с русскими. <...> Самолет больше не вернулся», – записал в своем дневнике Де Зорди [6, 38].

Вот текст шифрограммы, рассекреченной в 1976 г., которая была послана 15 января 1943 г. в Генеральный штаб Королевских ВВС (так называемый Superaereo): «Superaereo – 02886 ВВС, Восточный фронт. Следует сообщение. Конфиденциальная информация. Из записки конфиденциальной миссии сообщается следующая информация: “В разных местах, где мне удалось побывать, я узнал, что 29 декабря, после полудня, в 4 км к северо-востоку от Югановки (42 км на запад от Миллерова) упал большой самолет. Никаких дополнительных сведений об этом происшествии собрать не удалось”» [6, 53].

После исчезновения SM-81 генерала Пецци его поиски продолжались вдоль линии фронта в течение еще нескольких дней. Однако из-за наступления советских войск не было возможности организовать их должным образом. Кроме того, в ходе хаотичного отступления АРМИР его транспортная авиация понесла большие потери: по данным, собранным исследователем А. Валори, кроме SM-81 генерала Пецци было сбито еще 7 самолетов из 12 транспортников 8-й армии [8, 716].

В последние годы благодаря рассекречиванию ряда официальных документов, которые могут пролить свет на обстоятельства гибели самолета генерала Пецци, возобновился поиск места его падения. Ценную информацию летом 2007 г. удалось получить Валентино Бруццоне. Находясь в Луганской области, он отправил-

ся из села Югановки на территорию России, в Ростовскую область. «Из села Красная Таловка я доехал до населенного пункта Новорусский в трех-четырёх км к северо-востоку от Югановки. Это колхоз из нескольких домов, здесь я нашел 86-летнюю старушку – Марию Осиповну Роговую, – которая помнит о разбившемся самолете. Тогда, во время войны, она и другие колхозники подбежали к упавшему самолету, но живых в нем уже никого не было: они увидели только частично обгоревшие тела погибших. Через два или три дня советские военные вынули их из остова разбившегося самолета и куда-то увезли. Куда именно – М. О. Роговая не знает. Женщина показывала мне место, где разбился самолет: примерно в 500 метрах от дороги, вдоль которой протянулась деревня, расположенная в трех-четырёх км от Югановки, на реке Деркул», – описывает свои разыскания В. Бруццоне [6, 63].

Когда 29 декабря 1942 г. самолет генерала Пецци не вернулся на аэродром Ворошиловграда, версия о том, что SM-81 совершил экстренную посадку и экипаж попал в плен, была сразу же отвергнута как несостоятельная, поскольку советские власти наверняка придали бы широкой огласке факт пленения – или же гибели, если бы были уверены в этом, – итальянского генерала, командующего Авиационным командованием на Восточном фронте. Именно поэтому большой резонанс получило приведенное в книге А. Поппи сообщение, что член экипажа самолета генерала Пецци найден в списке итальянцев, скончавшихся в тамбовском лагере для военнопленных. Это Антонио Арчидиаконо, то есть радист SM-81 [6, 65]. К сожалению, пока не представилось возможности проверить звание и род войск названного заключенного тамбовского лагеря. Если он был сержантом и служил в Королевских ВВС, то тогда нет сомнения, что речь идет о члене экипажа SM-81. Скончавшегося в советском плену Антонио Арчидиаконо – до получения соответствующего подтверждения – следует считать просто тезкой и однофамильцем радиста с SM-81.

Генерал Пецци был посмертно награжден Золотой медалью за воинскую доблесть. Бригадный генерал и военный историк М. Чиволи приводит в своей книге слова из представления генерала Пецци к этой награде: «Своей смелостью и непоколебимостью перед опасностями он золотом вписал знак итальянских крыльев в земле России. Он пожертвовал своей молодой жизнью, совершая возвышенную и рискованную по-

пытку спасти итальянских солдат из огненного кольца» [9, 82].

После гибели генерала Пецци его обязанности временно взял на себя подполковник Антонио Маркуччи – начальник штаба Авиационного командования. Советское наступление заставило с 18 по 22 января 1943 г. эвакуировать все самолеты АРМИР из Ворошиловграда в Сталино. Оттуда 11 февраля они были передислоцированы в Запорожье. Затем, в феврале 1943 г., командующим Авиационным командованием был назначен генерал Уго Рампелли. Ему, как сообщает в своем исследовании Н. Малиция, было поручено собрать остатки авиационного контингента АРМИР, распадавшегося в ходе отступления [7, 100].

Время исполнения подполковником Маркуччи обязанностей командующего Авиационным командованием стало кульминацией поражения 8-й армии на Дону. Действия итальянских военно-воздушных сил на советско-германском фронте были парализованы. По мнению генерала Санторо, если бы на тот момент контингент Королевских ВВС возглавлял энергичный и компетентный офицер, пользовавшийся к тому же уважением и у немцев, – как генерал Пецци, – то оставшиеся в строю итальянские эскадрильи могли бы эффективно выполнять боевые задачи даже после 18 января 1943 г., то есть в наиболее драматичные дни отступления 8-й армии [10, 128].

А отступление было действительно драматичным. Некоторым удавалось найти места на последних транспортных самолетах или в грузовиках, но большинство военнослужащих 8-й армии отходили пешком. Это было паническое бегство отступавших вперемешку итальянцев и немцев. Некоторые итальянцы оказывались свидетелями ужасающих жестокостей, которые военнослужащие вермахта совершали в отношении своих же союзников-итальянцев. Н. Малиция приводит такие факты: «Немецкие солдаты отрезали штыками руки тем, кто пытался цепляться за борта их грузовиков, и без всякого колебания стреляли в лица наиболее настырным итальянцам» [7, 187]. Остатки 71-й группы бомбардировщиков и 21-й группы истребителей Королевских ВВС сконцентрировались на аэродроме под Одессой и находились там до весны. По данным исследователя П. Ромео ди Коллоредо, последний «Савойя-Маркетти» SM-81 246-й эскадрильи Королевских ВВС вернулся в Италию с германо-советского фронта в мае 1943 г. [11, 229].

## **Библиография:**

1. Lembo D. L'Armata Italiana in Russia // War Set. Documenti illustrati della Storia. 2008. № 18. P. 14–20.
2. Le operazioni delle unità italiane al fronte russo 1941–1943. Roma: Stato maggiore dell'esercito. Ufficio storico, 2000. 832 p.
3. Corti E. I più non ritornano. Milano: Garzanti, 1968. 285 p.
4. Messe G. La guerra al fronte russo: il Corpo di spedizione italiano (CSIR). Milano: Rizzoli, 1964. 398 p.
5. Lembo D. La Regia Aeronautica in Russia. Piacenza: Delta Editrice, 2011. 50 p.
6. Poppi A. Piloti nella neve. Modena: Il Fiorino, 2012. 88 p.
7. Malizia N. Ali sulla steppa. La Regia Aeronautica nella campagna di Russia. Roma: Istituto Bibliografico Napoleone, 2008. 239 p.
8. Valori A. La campagna di Russia: CSIR–ARMIR 1941–1943. Roma: Grafica Nazionale. Vol. 1. 1950. 432 p.; Vol. 2. 1951. P. 433–814.
9. Civoli M. I Servizi Aerei Speciali della Regia Aeronautica 1940–1943. Cavallermaggiore: Gribaudo, 2000. 275 p.
10. Massignani A. Alpini e tedeschi sul Don. Novale: Rossato Editore, 1991, 272 p.
11. Romeo di Colloredo P. "Croce di ghiaccio". Genova: CLU, 2010. 242 p.

## **References (transliterated):**

1. Lembo D. L'Armata Italiana in Russia // War Set. Documenti illustrati della Storia. 2008. № 18. P. 14–20.
2. Le operazioni delle unità italiane al fronte russo 1941–1943. Roma: Stato maggiore dell'esercito. Ufficio storico, 2000. 832 p.
3. Corti E. I più non ritornano. Milano: Garzanti, 1968. 285 p.
4. Messe G. La guerra al fronte russo: il Corpo di spedizione italiano (CSIR). Milano: Rizzoli, 1964. 398 p.
5. Lembo D. La Regia Aeronautica in Russia. Piacenza: Delta Editrice, 2011. 50 p.
6. Poppi A. Piloti nella neve. Modena: Il Fiorino, 2012. 88 p.
7. Malizia N. Ali sulla steppa. La Regia Aeronautica nella campagna di Russia. Roma: Istituto Bibliografico Napoleone, 2008. 239 p.
8. Valori A. La campagna di Russia: CSIR–ARMIR 1941–1943. Roma: Grafica Nazionale. Vol. 1. 1950. 432 p.; Vol. 2. 1951. P. 433–814.
9. Civoli M. I Servizi Aerei Speciali della Regia Aeronautica 1940–1943. Cavallermaggiore: Gribaudo, 2000. 275 p.
10. Massignani A. Alpini e tedeschi sul Don. Novale: Rossato Editore, 1991, 272 p.
11. Romeo di Colloredo P. "Croce di ghiaccio". Genova: CLU, 2010. 242 p.