Леонід КУКУРУЗА

ЗАБУТА ВІЙНА REGIA AERONAUTICA

Участь ВПС Італії в окупації Албанії (квітень 1939 р.)

Дослідникам авіаційної історії відомий факт участі у війні проти СРСР чисельного повітряного угруповання ВПС Італії, яке налічувало близько 150 бойових літаків і з серпня 1941 по травень 1943 р. воювало переважно над південними й східними теренами України.

Водночас маловідомим лишається факт, що частину цього угруповання було перекинуто в Україну з баз в Албанії і що багато італійських пілотів, яким довелося зустрічатися в боях над донецькими й таврійськими рівнинами зі „сталінськими соколами", написали першу сторінку своєї бойової біографії саме в небі цієї балканської країни, під час її окупації Італією[1]. Серед них – і капітан Ґермано де ла Ферла, який збив 13 радянських літаків, ставши найрезультативнішим італійським асом у небі СРСР.

Нетривала військова акція в Албанії залишилася в тіні більш значущих подій, передусім воєн в Абіссинії й Іспанії, у яких брали участь італійські збройні сили в останні роки перед вибухом Другої світової війни. А тим часом ця операція була для італійських ВПС першим досвідом розгортання в найкоротший термін і практично на порожньому місці досить великого авіаційного угруповання. Крім того, саме в ході цієї акції Regia Aeronautica вперше у своїй історії здійснила масоване перекидання військ з Італії на територію іншої країни[2].

Та перш ніж перейти до огляду участі ВПС Італії в албанській кампанії, потрібно бодай найзагальнішими рисами схарактеризувати албано-італійські відносини міжвоєнного періоду.

Після більш ніж 500-річного турецького панування нова держава – Албанія виникла на політичній мапі Європи в результаті Балканських воєн 1912–1913 рр. У роки Першої світової війни вона була окупована військами обох ворожих коаліцій (зокрема італійські війська висадилися тут ще в жовтні 1914 р.) і фактично втратила незалежність.

Завдяки активній визвольній боротьбі албанців окупаційний контингент мусив покинути Албанію восени 1920 р., і наміри Риму встановити свій контроль над малою балканською країною зазнали краху. Італійсь-

кий вплив у країні знову значно підсилився, коли в 1925 р. владу в Тирані захопив Ахмет Зогу, невдовзі, у 1929 р., він проголосив себе королем. Італійці активно спрямовували політику албанського короля проти сусідніх Югославії і Греції, дотували військові витрати. Однак, коли з весни 1939 р., намагаючись дистанціюватися від Риму, Зогу став активно шукати контактів з Великою Британією, італійське керівництво вирішило захопити країну й перетворити її на військовий плацдарм Італії на Балканах.

Майбутня воєнна операція не здавалася італійським генералам особливо складною. Погано вишколена 12-тисячна албанська армія, яку великою мірою контролювали італійські радники й інструктори, мала незначний військовий потенціал. На озброєнні суходільних військ було лише 2 застарілі танки, 7 панцерників і 6 танкеток італійського виробництва, а також 64 гармати й 204 кулемети. Албанський військовий „флот" складався з 6 легких канонерських човнів і... королівської яхти. Військової авіації, як і засобів протиповітряної оборони, в Албанії зовсім не було[3].

Для вторгнення в Албанію на початку квітня 1939 р. було сформовано 38-тисячний експедиційний корпус у складі двох дивізій під командуванням генерала Альфредо Ґуцціоні. Для його прикриття з повітря, незважаючи на те, що в албанському небі для італійців не передбачалося супротивника, 5 квітня, фактично перед самим початком операції, у місті Барі було створено Територіальне авіаційне командування (Squadra Aerea „A"). Його очолив генерал Франческо Приколо, що до цього командував II Squadra Aerea в Падуї.

Відповідно до рішення вищого командування ВПС Італії до новоствореного угруповання ввійшли 3 авіадивізії: Змішана, Транспортна й III дивізія „Centauro"[4].

Змішана дивізія (Divizione Mista) складалася з 12-го полку бомбардувальників Savoia SM-79 Sparviero, 35-го морського бомбардувального полку, що мав на озброєнні 18 гідролітаків Cant Z-506, і 6-го винищувального авіаполку з 46 машинами Fiat CR-32. Дивізія базувалася в Бриндізі, штатна чисельність – 87 літаків.

III дивізія „Centauro" налічувала у своєму складі три полки (11 Stormo BT, 30 Stormo BT і 36 Stormo BT) тримоторників SM-79 (разом – 81 „савойю"). Аеродромом її базування була Фодджа.

До Транспортної дивізії (Divizione Transporti) входили два полки (33 і 34 Stormo T) бомбардувальників Savoia SM-81Pipistrello, „перекваліфікованих" у транспортники, і один полк (28 Stormo T) військово-транспортних машин Са-133. Дивізія базувалася на аеродромі Ґроттальє й по штату мала 93 літаки.

Разом у Територіального авіаційного командування був 261 бойовий літак, з них 104 SM-79, які вважалися найсучаснішими італійськи-

ми бомбардувальниками. Тоді в усіх італійських ВПС налічувалося лише 389 таких машин, і те, що понад чверть з них було виділено для проведення операції, свідчить про неабияку роль, яка відводилася військовій авіації в захопленні Албанії.

З усіх полків Командування лише 35-й полк морських бомбардувальників постійно базувався в Бриндізі, інші частини прибули з попередніх місць свого базування – Риміні й К'ямпіно напередодні операції – вранці 6 квітня.

Squadra Aerea „A" дістала такі бойові завдання:

– проведення над територією Албанії летів з метою „демонстрації сили" й пригнічення волі народу і королівської армії до опору;

– завдання бомбардувально-штурмових ударів по можливих осередках опору албанських військ;

– здійснення авіаперевезень в інтересах командування Експедиційного корпусу;

– висадження десанту в глибині території Албанії[5].

Слід зазначити, що в албанській операції італійська військова авіація вперше мала здійснити своєрідну акцію „психологічного впливу", при цьому командування ВПС спробувало в небі Албанії на практиці втілити ідеї італійського авіаційного теоретика Джуліо Дуе щодо вирішальної ролі військової авіації в забезпеченні деморалізації супротивника.

Другою істотною особливістю використання італійської авіагрупи в операції було те, що вона розпочала виконання покладених на неї завдань того ж таки 6 квітня, тобто лише десь за добу до початку висадження Експедиційного корпусу.

Буквально через кілька годин після того як генерал Ф.Приколо приступив до командування довіреним йому об'єднанням, було прийнято рішення здійснити перший демонстративний лет над Албанією. О 15.30 з гідроаеродрому Бриндізі знялися в повітря 12 „кантів" і взяли курс на албанський берег. Через 10 хвилин до них приєдналися 18 SM-79 Sparviero 12-го бомбардувального полку. Через 2,5 години машини повернулися на базу, зробивши обліт албанської території по маршруту Вльора–Ельбасан–Тирана–Дуррес. Екіпажі розвідали місця висадження десанту, бортової зброї не застосовували[6].

Це був єдиний бойовий виліт, проведений 6 квітня, хоча в албанських джерелах згадується про 100 – 120 використаних тоді італійських літаків. Ефект психологічного впливу, очевидно, виявився абсолютно не таким, як передбачалося, бо, зрозумівши, що вторгнення неминуче, король Ахмет Зогу наказав усунути з посад усіх італійських радників і привести армію в повну бойову готовість.

На світанку 7 квітня в портах Дуррес, Вльора, Шенгіні й Саранда за підтримки 2 крейсерів і 16 есмінців італійського флоту почав висаджуватися перший ешелон Експедиційного корпусу. Хоча чисель-

Гідролітак Cant Z-506 зі складу 190 sq. 35 Stormo готується вилетіти на завдання з гідроавіабази Бриндізі

на й особливо технічна перевага цілком була на боці італійців, усе-таки королівська албанська армія на окремих ділянках чинила завзятий опір. У Дурресі албанська залога організувала активну оборону. Першу хвилю десанту було скинуто в море, а на одній з ділянок оборони, де командував сержант М.Улькинаку, італійцям узагалі не вдалося висадитися, дарма що їх підтримувала корабельна артилерія[7].

Командувач Експедиційним корпусом генерал Альфредо Ґуццоні звернувся по авіаційну підтримку до генерала Ф.Приколо. Треба завважити, що зробити це було нелегко через неналагодженість взаємодії і навіть зв'язку між дивізіями.

Як згадував пізніше генерал Ф.Приколо, йому довелося спілкуватися з командирами підлеглих дивізій через... штаб ВПС у Римі. Бракувало прямих телефонних ліній, не вистачало посильних-мотоциклістів, до того ж ще ввечері 6 квітня, напередодні вторгнення, вийшов з ладу канал шифрованого зв'язку. За таких умов штабу Squadra Aerea „A" довелося вдатися до звичайного міжміського телефонного зв'язку, тож зміст розмов одразу ставав відомий албанській розвідці.

Штаб об'єднання мав лише одну малопотужну радіостанцію, тому генерал А.Ґуццоні протягом усього періоду бойових дій підтримував зв'язок зі своїми авіаторами через радіостанції крейсерів „Кавур" і „Фіуме"[8]. І першу таку спробу він зробив уже вранці 7 квітня, коли албанські війська успішно відбили штурм Дурреса. Проте успіху вона не мала – виявилося, що радіостанції „Фіуме" й Squadra Aerea „A" працювали в різних частотних діапазонах. Генерал А.Ґуццоні вирішив передати радіограму з проханням надати повітряну підтримку через штаб військово-морських сил. Відтак генерал Ф.Приколо довідався про труднощі з висадженням морського десанту в

Бомбардувальник SM-79 на летовищі Тирани

Дурресі лише через півтори години після відбиття супротивником першої атаки італійців.

Оскільки ситуація вимагала негайного втручання авіації, командувач Squadra Aerea „A" знову залучив до дії Змішану авіадивізію, що базувалася не дуже далеко від штабу Територіального командування. О 6.45 з гідроаеродрому Бриндізі злетіли, у не зовсім звичній для себе ролі „сухопутних" бомбардувальників, 10 гідролітаків Cant Z-506 і взяли курс на Дуррес. Вони підійшли до визначеної цілі близько 7.10 і завдали бомбового удару по албанських військах. Усього „канти" скинули 160 15-кілограмових бомб і о 9-й ранку без утрат повернулися на базу[9].

Результативність удару не була цілковито ефективною: хоча до полудня 7 квітня італійським десантникам усе-таки вдалося здобути Дуррес, гарнізон міста організував оборону на новому рубежі, перекривши подальший рух колони генерала Мессе до Тирани.

Генерал Ф.Приколо, після консультацій зі штабом ВПС у Римі, вирішив знову провести „психологічну" акцію. Завантаживши замість бомб листівки з вимогою негайно скласти зброю, у повітря піднялися в повному складі 2 полки SM-79 Sparviero дивізії „Centauro" і 12-й полк Змішаної дивізії – разом 74 „савойї". Скинувши листівки над Тираною, Дурресом і Вльорою, тримоторники о 10 ранку приземлилися без втрат на аеродромах свого базування[10].

Протягом першого дня операції італійська авіація більше не виявляла бойової активності. Наступного дня командувач Squadra Aerea „A" почав перекидати частини сил довіреного йому Командування на захоплений аеродром Дурреса.

Близько 6.00 з бази Бриндізі злетіли в повному складі дві ескадрильї винищувачів Fiat CR-32 6-го винищувального авіаполку (21 літак)

Ланка SM-79 у польоті

і разом з 2 „кантами" 35-го морського бомбардувального полку взяли курс на Дуррес. Ледь встигнувши розміститися на трав'янистому полі летовища, шість пілотів „фіатів" одержали бойове завдання – виконати розвідчий лет по маршруту Дуррес–Тирана і, коли буде можливість, надати підтримку колоні генерала Мессе, що на світанку 8 квітня продовжила просування до албанської столиці.

Здобуті винищувачами відомості свідчили: албанські війська встигли за ніч зміцнити свої позиції на півдорозі до Тирани, поблизу невеликого містечка Ворри. Одержавши ці дані, генерал Ф.Приколо вирішив завдати ще одного бомбового удару по позиціях албанців. Він наказав командирові Змішаної дивізії повторити наліт. Генерал Віларді у свою чергу знову доручив таке завдання морським пілотам.

Тим часом на долю „савой", причому на бомбардувальника саме з цього полку, припав єдиний епізод бойового застосування в албанській операції машин цього типу. Виконуючи розвідчий лет у районі на схід від Шкодера, де італійські танкетки й піхота наразилися на запеклий опір албанських артилеристів, екіпаж капітана Джованні Райни був близько 7.45 ранку обстріляний вогнем албанців із землі. Машина дістала незначні ушкодження, зокрема було розбито радіостанцію і бомбовий приціл. Оскільки з огляду на розвідувальний характер виконуваного завдання бомбового навантаження машина не несла, командир SM-79 наказав відкрити вогонь по албанській позиції з бортових кулеметів. В азарті короткочасного бою екіпаж „савойї" вистріляв до останнього патрона весь боєкомплект[11].

Саме ці 2500 кулеметних патронів фігурують у звіті генерала Ф.Приколо, що його він у травні 1939 р. подав міністрові авіації, як

Італійські альпійські стрільці висідають з літака SM-81. Тирана, 8 квітня 1939 р.

єдині використані в операції авіаційні стрілецькі боєприпаси[12].

Того ж дня пілоти 12-го полку дістали наказ завдати бомбового удару по колоні албанської кавалерії, яка, за даними італійської розвідки, висувалася до Вльори. Поки цю розвідувальну інформацію уточнювало командування Експедиційного корпусу, а потім передавало генералові Ф.Приколо, албанські кінноти ники встигли скласти зброю. Тому 6 „савой" мусили повернутися зі своїм бомбовим вантажем назад на базу.

Що ж до наступних дій морських пілотів, то після спішної підготовки 12 „кантів" 35-го полку, завантажені бомбами, о 7.35 ранку 8 квітня злетіли зі своєї авіабази і пройшли вже знайомим маршрутом, щоб через півтори години, не зазнавши втрат, повернутися на базу. Усього в ході 30-хвилинного нальоту вони скинули на албанські позиції 192 15-кілограмові бомби, подолавши, тепер уже остаточно, опір захисників Дурреса[13]. По суті, цим вильотом завершилося безпосереднє бойове використання італійських літаків в албанській операції.

Прорвавши, нарешті, позиції супротивника, берсальєри генерала Мессе о 10 ранку ввійшли до албанської столиці. Генерал Ф.Приколо дізнався про це від командувача Експедиційного корпусу генерала А.Ґуццоні й одночасно дістав розпорядження організувати перекидання в район Тирани полку альпійських гренадерів з Ґроттальї.

Для виконання цього завдання командирові Транспортної дивізії генералові Ф.Скароні довелося підняти в повітря все підпорядковане йому з'єднання: 90 машин групами по кілька літаків навели „повітряний міст" з Ґроттальї в окуповану Тирану, перекинувши до кінця дня в албанську столицю 1035 гренадерів і 8,5 тонн вантажу[14]. Таке масштабне

Військово-транспортні літаки Са-133

авіаперевезення було здійснено вперше в історії італійських ВПС.

Роботу транспортників над Албанією прикривали 12 „фіатів" 6-го винищувального авіаполку, хоча жодної загрози албанська армія вже не становила.

Перекидання на непідготовлене летовище не могло обійтися без утрат – саме на 8 квітня припадають усі 6 втрачених італійською авіацією в Албанії літаків. Два тримоторники SM-81 зіткнулися під час рулювання на аеродромі Тирани. Хоч екіпажі не потерпіли, обидві машини були виведені з ладу. У третього SM-81, коли він підлітав до Тирани, зайнявся носовий двигун, потім, сідаючи, машина дістала серйозні ушкодження й незабаром була списана. Останній, четвертий літак цього типу також був утрачений внаслідок аварії під час надто „грубої" посадки. Одна „Vacca" („корова"), як називали пілоти свої повільні Са-133, була ушкоджена при посадці через відмову носового двигуна.

В італійських джерелах немає відомостей про втрати особового складу в ході перекидання полку гренадерів до Тирани, тож можна припустити, що пілотам Транспортної дивізії того дня просто неймовірно таланило[15].

Останньою, шостою втратою італійських ВПС в Албанії був винищувач Fiat CR-32, що розбився, сідаючи ввечері 8 квітня на аеродромі Тирани.

Причиною цих аварій, крім відмовлень двигунів і помилок пілотів, була також і неготовність трав'яного поля на околиці албанської столиці виконувати ролю повноцінного аеродрому.

Одночасно з перекиданням військ полки Командування „А" й самі перебазовувалися на територію Албанії. До вечора 8 квітня в Тирані вже приземлилися 12 бомбардувальників 36-го полку дивізії „Centauro" і 21 транспортник 33-го полку Транспортної дивізії. Крім того, замість вибулих з ладу транспортників коман-

Бомбардувальник SM-81 Pipistrello. Такі літаки в албанській кампанії використовували як транспортні

дування італійських ВПС поповнило Squadra Aerea „A" чотирма легкими транспортними літаками Breda Ba-44 цивільної авіакомпанії „Ala Littoria"[16]. До цих машин приєдналися й 20 винищувачів Fiat CR-32, що вранці перелетіли до Дурреса. Це угруповання згодом стало основою для нового з'єднання (Змішаної дивізії „Албанія"), створеного 10 квітня з наказу штабу ВПС.

Отже, другий день операції був часом найінтенсивнішого використання італійської авіації в небі Албанії. У наступні дні, у міру роззброювання частин албанської армії, літаки Regia Aeronautica виконували бойові лети тільки епізодично[17].

Так, коли вранці 9 квітня колона експедиційних сил генерала Мессе продовжувала рух у бік югославського кордону, генерал Ф.Приколо для забезпечення її дій підняв о 8.30 у повітря шістку „фіатів" і одну „савойю" 36-го бомбардувального полку із завданням розвідати район на схід від міста Буррелі й у разі потреби завдати бомбардувально-штурмового удару по підрозділах албанської армії, якщо вони чинитимуть опір. Проте на всьому шляху від Тирани до містечка Пешкопія на кордоні з Югославією супротивника не було виявлено, тому о 9 годині група приземлилася в Тирані, не витративши боєкомплекту.

Більше того дня авіація бойових завдань не одержувала.

Вранці 10 квітня генерал Ф.Приколо дістав від начальника штабу ВПС розпорядження розформувати підпорядковані йому Транспортну й Змішану дивізії і створити на базі частин, що вже перебували в Тирані, Змішану дивізію „Албанія" під командуванням генерала Віларді. До її складу передавався і 34-й авіатранспортний полк, який повинен був у ході перельоту з Ґроттальї до Тирани переправити групу берсальєрів, що складалася з 71 повністю екіпованого вояка, а також 10 тонн вантажу для окупаційного гарнізону Тирани. Цю оперцію вдалося виконати без утрат.

Водночас командувач Експедиційного корпусу генерал А.Ґуццоні віддав генералові Ф.Приколо розпорядження організувати висадження десанту в місті Корча, що лежить на сході Албанії, поблизу кордону з Грецією. Перекидання десантників було організовано в два етапи, 10 і 11 квітня. Група у складі трьох „мобілізованих" Ва-44 в супроводі трійки Fiat CR-32 6-го винищувального полку висадила в Корчі 32 вояків, які без бою здобули місто й утримували його до підходу 11 квітня основних італійських сил.

Досягнутий успіх генерал А.Ґуццоні вирішив повторити 14 квітня, доручивши командуванню Змішаної дивізії „Албанія" організувати операцію із захоплення останнього укріпленого пункту албанців – міста Кукес на кордоні з Югославією. Рано-вранці 14 квітня ланка транспортників у складі 2 Ва-44 і одного Са-133, підтримувана шістьма „фіатами" 6-го винищувального полку, висадила на околиці міста 35 десантників. Вони без бою прийняли капітуляцію албанського піхотного батальйону, з якого складався гарнізон Кукеса. Це була остання бойова акція Regia Aeronautica в Албанії у квітні 1939 р.[18]

Того ж дня, 14 квітня, лідери основних албанських родових кланів, що перейшли на бік італійців, оголосили про передачу албанського престолу італійському королеві Вікторові-Еммануїлу III. Операція з окупації країни й перетворення її на італійський протекторат закінчилася.

Через кілька місяців на албанській території було розміщено чисельний контингент італійських військ, зокрема й ВПС. Згодом полки Regia Aeronautica, що базувалися в Албанії, взяли активну участь у війні проти Греції (жовтень 1940 – червень 1941 р.), а дислоковані в Тирані й Вльорі 52-й винищувальний полк і ескадрилья транспортних літаків були кинуті у вир війни проти СРСР[19].

ПРИМІТКИ

1 Wawrzyński M., Lalak Z. Regia Aeronautica 1935–1943. – Warszawa, 1998. – S. 76.

2 Riepilogo cronologico dell'attiva aerea svolta per l'impresa d'Albania (5–15 aprile 1939). – Roma. – P. 1.

3 Solarz J., Ledwoch J. Czołgi w Polskie. – Warszawa, 1995. – S. 36.

4 Riepilogo ... – P. 5.

5 Ibid. – P. 6.

6 Ibid. – P. 8.

7 Gianni A. L'Albania dall'independente all' unione coll'Italia (1919–1939). – Milano, 1940. – P. 78.

8 Riepilogo ... – P. 9.

9 Ibid. – P. 8.

10 Ibid. – P. 9.

11 Ibid. – P. 12.

12 Documenti Aeronautica vo 1.13,14. – Roma, 1975. – P. 65.

13 Riepilogo ... – P. 10.

14 Emiliani A., Ghergo G.F., Vigna A. Regia Aeronautica: Periodo prebellico e fronti occidentali. – 1975. – P. 45; Riepilogo ... – P. 12.

15 Riepilogo ... – P. 12.

16 Documenti Aeronautica ... – P. 46.

17 Riepilogo ... – 13–15.

18 Ibid. – P. 16.

19 Wawrzyński M., Lalak Z. Op. cit. – S. 74.