

## BREVE STORIA DEL CORPO AEREO ITALIANO IN RUSSIA 1941-1943

di Alberto Rosselli



*Macchi MC200 in Russia nel 1941*

Il 22 giugno 1941, la Germania diede il via all'Operazione Barbarossa, cioè all'invasione dell'Unione Sovietica. Proprio lo stesso giorno dell'anniversario dell'inizio della famosa ed infausta campagna napoleonica di Russia, le armate della Wehrmacht varcarono i confini dell'URSS, avanzando rapidamente all'interno di uno territorio molto esteso e innescando un gigantesco e sanguinoso conflitto che risulterà in seguito determinante per l'esito fini dell'intera Seconda Guerra Mondiale (1). Per ovvie ragioni (anche se non del tutto condivisibili sotto il profilo dell'opportunità) politiche, diplomatiche e di prestigio l'Italia, al pari delle altre nazioni dell'Asse (Romania, Ungheria, Finlandia e Slovacchia), decise non soltanto di dichiarare guerra al governo comunista di Mosca ma di inviare su quel lontano e difficile scacchiere un Corpo di Spedizione dell'Esercito (il C.S.I.R.), supportato da un piccolo contingente aereo con funzioni di sostegno tattico e difensivo alle truppe di terra. Come è noto, questa decisione - presa da Benito Mussolini sull'onda dell'entusiasmo ma con notevole pressapochismo - non soltanto privò l'Italia di forze fresche utilizzabili sicuramente con maggiore costrutto su altri fronti ben più importanti per le sorti nazionali, ma costrinse la Regia Aeronautica, già alle prese con una cronica carenza di aviopezzi, pezzi di ricambio, benzina e oli lubrificanti, ad impegnarsi - seppur con forze relativamente numerose - su un fronte troppo esteso, con compiti e funzioni assolutamente fuori dalla sua portata e contro un avversario infinitamente più numeroso e forte quale era l'Aviazione Sovietica.



*Ripari per Macchi MC200 in Russia nel 1941*

Un po' come era accaduto, tra il 1940 e il 1941, in occasione dell'invio del Corpo di Spedizione Aereo Italiano (C.A.I.) in Belgio: esperienza che si era tradotta in un mezzo disastro, in parte per l'inadeguatezza e la vetustà dei mezzi utilizzati dall'Italia e in parte per la forza e la determinazione palesata dei moderni reparti da R.A.F. caccia, abituati a combattere e a respingere i ben più moderni e organizzati stormi da bombardamento e da intercettazione della Luftwaffe. Nel luglio 1941, i 61.700 tra ufficiali, sottufficiali e soldati del C.S.I.R. (composto dalle divisioni Pasubio, Torino e Celere - già Principe Amedeo di Savoia, e da 2.000 volontari fascisti della Legione Tagliamento della M.V.S.N.) raggiunsero dopo un lungo viaggio il fronte del Dniepr dove il Corpo di Spedizione Italiano - affidato inizialmente al generale Francesco Zingales che però, pochi giorni dopo la nomina, venne colpito da una grave forma di polmonite e sostituito, il 13 luglio, dal generale Giovanni Messe - venne inquadrato nell'11ma Armata tedesca (2). Nel mese di agosto 1941, una forza aerea composta da circa 85 aerei, tra caccia, bombardieri, ricognitori e trasporti venne anch'essa trasferita e dislocata su alcuni aeroporti situati ad ovest del Dniepr. Ma vediamo più nel dettaglio la composizione, la consistenza bellica e le operazioni condotte dal Corpo Aereo Italiano.



*Caproni 311 in Russia nel 1941*

Il Comando Aviazione del C.S.I.R. venne ufficialmente costituito il 29 luglio a Tudora, lungo il confine che separava l'Unione Sovietica e la Romania, e su questo aeroporto, il 12 agosto, giunse dall'Italia il 22° Gruppo Caccia composto da 51 Macchi MC200 (Squadriglie 359ma, 362ma, 369ma e 371ma). Gli intercettatori erano accompagnati da due trimotori da trasporto e supporto logistico Savoia Marchetti SM81 e da tre più piccoli trimotori, anch'essi da trasporto, Caproni Ca133 (3). Quattro giorni più tardi sempre sull'aeroporto di Tudora atterrò il 61° Gruppo da Osservazione Aerea montato su 32 bimotori Caproni Ca311 (Squadriglie 34ma, 119ma, e 128ma) e un grosso trimotore da trasporto e supporto Savoia Marchetti SM82. La formazione del Corpo Aereo del C.S.I.R. venne completata con l'assegnazione di tutti i servizi tecnici e militari di terra indispensabili per garantire l'operatività dei reparti di volo. Nella fattispecie furono assegnati per la difesa dei campi sei sezioni di mitragliere pesanti AA Breda da 20 millimetri con personale addetto e un autoparco dotato di circa 300 automezzi di ogni tipo.



*L'aeroporto di Stalino nel gennaio del 1942*

Il personale dell'Aviazione del C.S.I.R. risultò composto, inizialmente, da circa 1.900 uomini (140 ufficiali, 180 sottufficiali e 1.500 militari di truppa (tra specialisti e avieri di governo), più 90 operai specializzati.

Dopo avere riorganizzato i reparti, revisionato e rifornito gli aerei, un primo scaglione del Corpo Aereo Italiano venne spostato sulla linea del fronte dove, l'11 agosto, le truppe italiane erano incorse nei primi scontri con i sovietici. Il 27 agosto, i Macchi MC200 del 22° Gruppo inaugurarono il loro ciclo operativo ingaggiando un combattimento con alcune squadriglie di aerei russi (caccia Polikarpov I-16 e bombardieri medi Tupolev SB-2 "Katjuscia"). Nello scontro i piloti italiani abbatterono sei bombardieri e due caccia nemici non lamentando per contro alcuna perdita. Alla fine di agosto, in seguito allo sfondamento del fronte nemico e alla rapida avanzata verso est delle forze tedesche, rumene e italiane, l'intero Corpo Aereo Italiano si spostò da Tudora a Krivoi Rog dove in settembre giunsero anche otto Savoia Marchetti SM81 provenienti dall'Italia che, in aggiunta ai due trimotori già presenti sull'aeroporto russo, andarono a formare la 245ma Squadriglia da Trasporto.



*Caduti dell'Aviazione Italiana in Russia*

Il 22 settembre, dopo gli aspri combattimenti sostenuti dal C.S.I.R. nell'area di Petrikovka, i reparti italiani ottennero un brillante risultato, conquistando Stalino, uno dei più importanti centri urbani e industriali del bacino del Donetz. Un successo che costrinse il 22° Gruppo e una Squadriglia da Ricognizione montata su bimotori Caproni a spostarsi nuovamente verso oriente fino a Saporoshje, sulla riva sinistra del Dniepr. Intanto, il precoce autunno russo si trasformò rapidamente in uno degli inverni più rigidi registrati negli ultimi anni. Le violente piogge, seguite da tempeste di neve e da un pauroso quanto veloce abbassamento delle temperature (fino a meno 30) misero a dura prova non soltanto il C.S.I.R., assolutamente impreparato dal punto di vista dell'equipaggiamento, a combattere in queste condizioni estreme, ma anche il personale e i mezzi del Corpo Aereo Italiano impegnati, tra l'ottobre e il novembre, in un'opera continua e febbrile per spianare le piste innevate e per ripulire e riparare i motori e le armi di bordo bloccati o danneggiati dal ghiaccio e dalle non infrequenti incursioni dei bombardieri russi. Sul fronte di terra, nella tarda giornata del 2 novembre, reparti di fanteria della Pasubio riuscirono ad occupare nell'arco di quattro giorni le località di Gorlovka e Nikitovka, venendo però bloccati da un violento contrattacco sovietico.



*Un CANT Z1007Bis*

In poche ore l'80mo reggimento della Pasubio venne addirittura accerchiato, ma grazie al pronto intervento dei caccia della 371ma Squadriglia - che in una sola giornata effettuarono una mezza dozzina di riuscite azioni di mitragliamento delle fanterie russe - il nemico fu costretto a mollare la presa, consentendo al reparto della Pasubio di sganciarsi e riordinarsi. Il 5 novembre, intanto, dall'Italia arrivò a Stalino la nuova 246ma Squadriglia da Trasporto, affiancata quattro giorni dopo sullo stesso aeroporto dalla 371ma Squadriglia Caccia, rafforzata alla fine di dicembre da un secondo reparto di intercettatori Macchi MC200. Ai primi di dicembre, proprio alla vigilia della grande controffensiva invernale russa, il C.S.I.R. trovò ancora la forza, nonostante le gravi perdite subite, di avanzare verso est conquistando i centri di Grossny e di Sech Savielenka. Ma alla vigilia di Natale si scatenò la tanto temuta offensiva sovietica che costrinse le divisioni tedesche dell'Armata Sud (di cui faceva parte il C.S.I.R.) a ritirarsi dal grande centro di Rostov che venne occupato dai russi.



*Un Caproni 133 in Russia*

La possente manovra sovietica, sostenuta da parecchie divisioni supportate da centinaia di carri armati pesanti T34, obbligò anche gli italiani, quasi del tutto privi di efficaci armi controcarro, a retrocedere su posizioni più sicure. Il ripiegamento venne effettuato con l'appoggio aereo degli onnipresenti Macchi MC200 che, anche questa volta, attaccarono ripetutamente con le loro mitragliatrici Breda Safat da 12,7 e con ordigni alari da 50 chilogrammi le folte colonne di fanteria sovietiche, ingaggiando anche numerosi combattimenti con caccia e bombardieri medi russi. A questo proposito, alla fine di dicembre, gli esausti reparti della caccia italiana potranno vantare l'abbattimento di 12 aerei sovietici contro la perdita di un solo Macchi (4). Dopo un periodo abbastanza lungo di parziale inattività (tra il dicembre del 1941 e il gennaio 1942 le pessime condizioni atmosferiche, la temperatura polare, l'eccessivo innevamento degli aeroporti e scarsità di carburante costrinsero quasi tutti i reparti italiani a ridurre di molto le operazioni belliche), il 4 febbraio le squadriglie da caccia iniziarono nuovamente a decollare per nuove quanto impegnative missioni di interdizione, scorta e assalto. Il giorno 5, alcune decine di Macchi MC200 del 22° Gruppo piombarono sull'aeroporto sovietico di Kranyi Liman mitragliando a fondo e mettendo fuori combattimento almeno 15 tra caccia e bombardieri medi russi senza subire alcuna perdita.

Dopo questa brillante azione, i Macchi tornarono all'attacco effettuando, tra marzo e aprile, altri numerosi mitragliamenti e bombardamenti di installazioni aeronautiche nemiche colpendo i campi di Luskotova e Leninskij Bomdardir. Nel contempo, anche i ricognitori e bombardieri leggeri Caproni Ca311 vennero anch'essi impiegati per azioni offensive nelle retrovie nemiche culminanti nel riuscito attacco del 22 marzo contro colonne motorizzate e concentramenti di truppe russe. Nella primavera del 1942, rendendosi conto dell'ormai eccessiva ampiezza del fronte e dell'esiguità dei reparti aerei posti a supporto del C.S.I.R., il Comando della Regia Aeronautica decise, anche in vista dell'arrivo in Russia di altre divisioni italiane e in prospettiva dell'annunciata, grande offensiva estiva tedesca, di rafforzare gli organici del Corpo di Spedizione con l'invio dall'Italia di nuovi aerei, di carburante e di rifornimenti e, naturalmente, di consistenti aliquote di piloti e specialisti.



*Un FIAT BR20 in Russia*

Nel giugno 1942 il C.S.I.R. fu sciolto e con il sopraggiungere di nuove divisioni (comprese le alpine Julia, Tridentina e Cuneense) venne infatti costituita l'8° Armata Italiana in Russia (ARM.I.R.): un complesso militare composto da circa 227.000 uomini e posta al comando dell'anziano generale Italo Gariboldi (5). Nel medesimo periodo il 22° Gruppo Caccia, logorato da mesi di attività, venne rimpiazzato dal 21° Gruppo Macchi MC200 composto dalla 356ma, 382ma, 361ma, e 386ma Squadriglia, mentre il 71° Gruppo da Osservazione Aerea su Caproni Ca311 (formato dalla 38ma e 116ma Squadriglia) sostituì il 61°. In seguito, per compensare le perdite e per fronteggiare i sempre più onerosi impegni, il Corpo Aereo Italiano verrà ulteriormente ma insufficientemente rinforzato. Tra l'agosto e il dicembre del '42, il 71° Gruppo riceverà infatti 12 più pesanti bimotori da bombardamento e ricognizione Fiat BR20M, mentre il 21° Gruppo Caccia verrà integrato con una manciata di nuove e più moderne macchine: 12 intercettatori Macchi MC202.



*Macchi MC202 in Russia nel 1942*

Nel frattempo, l'ARM.I.R. raggiungeva il medio corso del Don, sistemandosi in posizione difensiva tra la debole 2° Armata Ungherese (a nord) e la relativamente più affidabile 3° Armata Rumena (a sud). Nell'agosto, in concomitanza con un massiccio e prolungato attacco condotto da numerose divisioni di fanteria e corazzate sovietiche contro le linee dell'ARM.I.R., tutto il Corpo Aereo Italiano viene buttato nel calderone della battaglia per cercare di sostenere la resistenza delle truppe di terra. Il 6 agosto, i Fiat BR20M della 38° Squadriglia del 71° Gruppo da O.A. effettuano una prima missione di bombardamento ad est del corso del Don colpendo concentramenti sovietici d'artiglieria e fanteria. Partecipano ad azioni similari i Macchi MC200 (dotati di due bombe alari da 50 chilogrammi) e perfino i piccoli bimotori Caproni da ricognizione. Il Corpo, nonostante la sua esiguità, fece insomma quello che poteva, e fu anche grazie al coraggio e allo spirito di sacrificio dei suoi piloti e specialisti che le divisioni italiane riuscirono a contenere e respingere, anche se a fronte di gravi perdite, tutti gli attacchi sovietici.

Dopo due mesi di intensa attività, sopraggiunse il precoce inverno russo a peggiorare ulteriormente le condizioni dei già provati reparti aerei (specialmente quelli da caccia) italiani che, nonostante i brillanti successi conseguiti (non meno di 30 sono stati gli aerei avversari abbattuti in combattimento) videro i propri organici ridotti all'osso. Tuttavia, grazie all'arrivo in settembre dei 12 nuovi caccia Macchi MC202,

il 21° Gruppo Caccia, riacquistato un poco di vigore, incominciò una serie di attacchi a bassa quota contro le posizioni russe ad oriente del Don per cercare di indebolire le capacità belliche del nemico che, proprio in questo periodo, iniziava a rafforzare con un enorme quantitativo di uomini e mezzi tutto il suo fronte. La grande e risolutiva offensiva sovietica d'inverno stava, infatti, per scattare. Tra la metà di ottobre e la metà di novembre, tutti i Macchi MC200 e MC202 e i Fiat BR20 persistettero, a prezzo di pesanti perdite inflitte sia dall'aviazione che dalla micidiale contraerea russe, nei loro attacchi a bassa quota, bersagliando soprattutto colonne motorizzate e concentramenti di truppe. I risultati ottenuti dai piloti italiani risultarono positivi se relazionati al numero e alla potenza dei mezzi impiegati ma non riuscirono comunque ad intaccare la poderosa macchina bellica del generale Vatutin che, l'11 dicembre, dopo uno spaventoso tiro preparatorio d'artiglieria (non meno di 2.500 pezzi di medio e grosso calibro martellano per diverse ore oltre 100 chilometri di fronte italiano) passò all'offensiva con l'appoggio di 750 di carri pesanti T34. Dopo una settimana di durissimi combattimenti, le divisioni russe (appoggiate da non meno di 800 aerei da combattimento) sfondarono la parte centrale del fronte dell'ARM.I.R. (quella tenuta dal Secondo Corpo d'Armata formato dalle divisioni Sforzesca, Ravenna e Cosseria). Con una gigantesca manovra a tenaglia la 6a Armata e parte della 1a Armata tentano di chiudere in un'immensa sacca l'intera 8° Armata Italiana.



*Un Macchi MC202*

La manovra riesce, ma il generale Gariboldi cercò di imbastire alcune linee difensive di retroguardia (affidate soprattutto ai gruppi alpini della Julia, al battaglione Monte Cervino e alla divisione di riserva Vicenza) per consentire al grosso dell'8a Armata di lasciare la riva destra del Don e del suo affluente Kalitva ritirandosi verso ovest: unica manovra possibile in quanto nel frattempo sia la 2a Armata Ungherese che la 3a Rumena hanno ceduto alla pressione russa. Proprio in quei giorni, ciò che restava del Corpo Aereo Italiano in Russia diede fondo a tutte le sue energie con una serie quasi ininterrotta di attacchi a volo radente contro i nuclei corazzati e motorizzati sovietici che dilagano nelle retrovie dell'8a Armata. Con punte di 40-45° gradi sotto zero, con i carrelli ed il brandeggio delle armi di bordo bloccati dal gelo (a quelle temperature gli oli lubrificanti in dotazione alla Regia si indurivano trasformandosi in una specie di colla), i Macchi, i Fiat BR20 e i Caproni Ca311 si alzarono egualmente in volo dai campi innevati e tempestati dai caccia-bombardieri russi per cercare di sostenere ciò che rimaneva delle posizioni difensive italiane. M si trattò di una lotta vana quanto impari. Alla fine di dicembre 1942, i reparti avevano a disposizione una media giornaliera di non più di 50 aerei efficienti, contro un avversario in grado di metterne in campo non meno di 400/500. I caccia Macchi MC200 che, come è noto, non hanno neanche il tettuccio di vetro e i cui piloti erano obbligati a sopportare in volo temperature spaventose, mitragliarono e bombardarono (sempre con i piccoli e insufficienti ordigni da 50 chilogrammi) le colonne russe, appoggiati dai pochissimi più moderni MC202 ai quali spettò anche il compito di fronteggiare la caccia nemica. I russi gettarono nella lotta centinaia di caccia Yakovlev Yak-1, Yak-3 e Yak-9, Lavochkin LaGG-3 e LaGG-5, e Mikoyan-Gurevich Mig-3, armati con mitragliatrici pesanti da 12,7 e cannoncini da 20/23 millimetri. L'aviazione russa martellò inoltre le retrovie e le colonne italiane in ritirata con stormi compatti di assaltatori pesanti e bimotori da bombardamento medio Ilyushin IL-2 "Shturmovik" e Petlyakov Pe-2. Nonostante la schiacciante superiorità russa, i cacciatori del 21° Gruppo riuscirono, grazie anche all'instancabile lavoro del personale di terra, a mantenere comunque operative un paio di squadriglie, mentre i Fiat BR20 e Caproni superstiti cercarono con qualche azione isolata di bombardare i concentramenti corazzati russi prossimi ad annientare i reparti italiani stretti d'assedio. Ai pochi trimotori da trasporto SM81 spettò invece il compito di fornire un minimo di supporto logistico alle nostre truppe: compito che venne svolto al prezzo di pesanti perdite. Ma è doveroso, a questo proposito, soffermarsi sul prezioso ruolo, spesso trascurato, svolto dal Gruppo da trasporto del Corpo Aereo Italiano in Russia: un esiguo reparto che tuttavia, a prezzo di gravi sacrifici, lavorò sodo, nonostante la caccia nemica, per garantire appoggio all'ARM.I.R. Già tra il 18 e il 21 dicembre 1941, gli SM81 si erano distinti per essere riusciti a sgomberare l'aeroporto di Kantemirova, circondato da truppe

corazzate sovietiche, evacuando piloti, specialisti ed oltre 70 feriti gravi. Tra la fine del 1941 e l'inizio del 1942, in concomitanza della prima grande offensiva invernale russa, i lenti ma robusti trimotori Savoia Marchetti continuarono a rifornire di viveri, medicinali e munizioni le prime linee italiane, subendo la perdita di almeno sei apparecchi, tre dei quali abbattuti dalla contraerea sovietica, e il danneggiamento dei rimanenti. Lo stesso comandante del Corpo Aereo Italiano in Russia, il coraggioso generale Enrico Pezzi, scomparve a bordo di uno degli SM81 proprio nel corso di una spericolata azione di rifornimento ad un grosso reparto italo-tedesco rimasto isolato. Il 29 dicembre 1941, a Tscerkow, 7.000 italiani e 4.000 tedeschi vennero intrappolati da una manovra di mezzi corazzati sovietici. Pezzi, che non fu certo un alto ufficiale "da scrivania", non ci pensò due volte e decise di partecipare personalmente alla missione di soccorso.



*Un FIAT BR20*

Il 29 dicembre decollò da Woroscilovgrad con il suo trimotore, con a bordo il tenente medico Federico Bocchetti e i piloti e specialisti Romano Romanò, Giovanni Busacchi, Luigi Tomasi, Antonio Arcidiacono, Salvatore Caruso e Alcibiade Bonazza. L'aereo, carico di viveri e medicinali, riuscì a raggiungere Tscerkow, dopodiché decollò con a bordo diversi feriti per cercare di riguadagnare le retrovie ma non ci riuscì. L'SM81 del generale Pezzi scomparve infatti nel nulla, probabilmente abbattuto dall'onnipresente caccia russa. Dopo un lungo e faticoso ciclo operativo, all'inizio del 1943, gli ultimi malconci SM81 da trasporto dovettero via via ripiegare su campi meno esposti all'offensiva finale russa. Abbandonata anche Stalino, una delle principali basi delle retrovie, la 245ma e la 246ma Squadriglia vennero concentrate, assieme agli altri reparti superstiti del Corpo Aereo Italiano, sull'aeroporto di Odessa dove rimasero fino al marzo del '43. Anche se in realtà gli ultimi SM81 della 246ma Squadriglia rientrarono in Italia soltanto nel mese di maggio. L'annientamento dell'intero Corpo Aereo Italiano in Russia si verificò, come si è visto, tra il dicembre 1942 e il gennaio 1943, allorquando in concomitanza con la grande avanzata sovietica e il ripiegamento generale delle forze ungheresi, italiane, rumene e tedesche, l'aviazione russa scatenò tutta la sua forza. Il confronto numerico tra i reparti aerei dei contendenti impegnati sul fronte del Don risulta addirittura improponibile. A fronte di un'armata aerea russa dotata di oltre 2.000 fra caccia, caccia bombardieri, bombardieri e ricognitori, gli sparuti gruppi italiani, tedeschi, rumeni e ungheresi non poterono che opporre 300 apparecchi di pronto impiego, a corto di carburante, munizioni e pezzi di ricambio. Lo spaventoso divario fu principalmente dovuto al fatto che, proprio tra il dicembre '42 e il gennaio '43, il Comando della Luftwaffe si vide costretto ad impiegare la quasi totalità dei suoi reparti in appoggio alla 6a Armata di Von Paulus assediata a Stalingrado e all'Armata di Von Kleist impegnata più a sud nell'area del Caucaso. Ma torniamo ai reparti italiani e al loro triste destino. L'ultima consistente azione bellica del Corpo Aereo Italiano in Russia si verificò il 17 gennaio 1943, quando ormai la tragedia dell'ARM.I.R. stava volgendo al termine. Quel giorno, una formazione mista composta da 25 MC200 e MC202 del 21° Gruppo (che ormai disponeva di un totale di appena 30 MC200 e 9 MC202) attaccò una forte colonna corazzata e motorizzata sovietica infliggendo al nemico sensibili perdite. Poi, la mancanza di pezzi di ricambio, benzina, oli lubrificanti e munizioni costrinse i reparti a sospendere le attività e a ripiegare sui campi meno esposti all'offensiva sovietica. E tra il marzo e il maggio dello stesso anno ciò che rimaneva dei reparti da caccia e - come si è detto - dell'intero Corpo Aereo Italiano in Russia fece rientro in Italia (6).



*Pilota italiano e soldati romeni*

### NOTE:

1) Complessivamente, le forze tedesche impiegate nell'offensiva iniziale contro L'Unione Sovietica contavano 145 divisioni di cui 19 corazzate: massa suddivisa a sua volta su 12 Armate e 3 Gruppi di Armate. A queste si debbono aggiungere, sempre nella fase iniziale del conflitto, cioè nell'estate del 1941, altre 25 divisioni rumene, ungheresi, finlandesi e slovacche e le tre italiane. In totale le forze dell'Asse poterono schierare 3.050.000 uomini. Per fronteggiare questa considerevole ma non eccessiva (se si considerano l'ampiezza del territorio da invadere e gli obiettivi strategici da raggiungere) massa di manovra, l'Unione Sovietica poteva invece contrapporre, sempre nell'estate del 1941, oltre 5.000.000 di uomini suddivisi in 118 divisioni di fanteria, 20 divisioni di cavalleria e 40 brigate corazzate.

2) Più dettagliatamente, facevano parte del C.S.I.R. 17 battaglioni di fucilieri armati con bombe a mano, moschetti modello '91, fucili mitragliatori Breda da 6,5 e mortai da 81 millimetri; sette battaglioni di mitraglieri equipaggiati con armi Breda calibro 8, un battaglione guastatori munito di lanciafiamme; 14 battaglioni di motociclisti; 10 squadroni di cavalleria (Reggimenti Savoia Cavalleria e Lancieri di Novara); quattro squadroni corazzati dotati di carri leggeri Ansaldo L3; 24 gruppi di artiglieria con pezzi da 47, 75, 105 e 149 millimetri e 10 battaglioni del genio. Più alcune unità delle trasmissioni, della sanità e della sussistenza.

3) Nel mese di settembre del '41, con l'arrivo di altri 8 SM81 da trasporto, si costituirà a Krivoi-Rog la 245ma Squadriglia. Questo reparto assicurerà i collegamenti con Bucarest dove facevano capolinea i velivoli militarizzati dei S.A.S. (reparti da trasporto speciali) in arrivo dall'Italia. Il 25 novembre 1941 giunse dall'Italia anche la 246ma Squadriglia con altri 6 SM81 di rinforzo, che venne fatta avanzare fino a Stalino per fornire ai reparti caccia e anche alle prime linee dell'ARM.I.R., spostati più ad est, un adeguato supporto. In seguito, dato il progressivo incremento delle distanze e il continuo dilatarsi del fronte, giungerà dall'Italia una terza Squadriglia da Trasporto, la 247ma, che verrà basata a Otopeni, in Romania, con il compito di coprire le tratte intermedie.

4) Tra il febbraio e il settembre 1942 il 22° Gruppo distruggerà in combattimento e a terra 47 velivoli nemici contro la perdita di soli 10 Macchi.

5) L'8a Armata Italiana (classificazione ufficiale dell'ARM.I.R.) era composta dal Corpo d'Armata Alpino (divisioni Cuneense, Julia e Tridentina), dal II Corpo d'Armata (divisioni Ravenna, Cossèria e Sforzesca); dalla divisione di riserva Vicenza (unità molto debole e male equipaggiata). Il XXXV Corpo d'Armata (nuova denominazione del vecchio CSIR), risultava sempre formato dalle divisioni veterane Pasubio, Torino e Celere con l'aggiunta della 298° divisione di fanteria tedesca. Completavano il quadro i Gruppi

Camicie Nere Leonessa e Valle Scrivia che andarono a rimpiazzare i malconci Tagliamento e il Montello. Complessivamente, l'8a Armata Italiana contava 7.000 ufficiali e oltre 220 mila tra sottufficiali e soldati con a disposizione 25.000 tra muli e cavalli, 16.700 autoveicoli di tutti i tipi, 1.130 trattori per artiglieria, 55 carri armati leggeri Ansaldo L3, circa 200.000 fucili modello '91, 2.850 fucili mitragliatori Breda da 6,5 millimetri, 1.400 mitragliatrici Breda da 8 millimetri, 860 mortai da 45 e 81 millimetri, un numero imprecisato di mitragliere pesanti Breda da 20 millimetri e 1.293 tra obici e cannoni da 47, 75, 105 e 149 millimetri. Questa rispettabile (almeno nel numero) massa di uomini venne inquadrata nel Gruppo d'Armata B agli ordini del feldmaresciallo Von Rundstedt. È da notare che all'8a Armata Italiana il Comando germanico affidò l'ardua impresa di presidiare qualcosa come 315 chilometri di fronte: in sostanza 30 per ciascuna divisione, pari ad un uomo ogni sette metri. Un'inezia se si pensa che di fronte agli italiani (male equipaggiati, almeno per il fronte russo, e completamente privi di armi pesanti anticarro) il generale russo Nikolaj Vatutin poteva contrapporre quasi 700.000 soldati perfettamente armati e riforniti, 754 carri armati pesanti T34 e non meno di 2.500 tra cannoni e lanciarazzi. Più una forza aerea di appoggio di circa 700 aerei da combattimento.

## 6) ORDINE DI BATTAGLIA REPARTI REGIA AERONAUTICA FRONTE ORIENTALE 1941

Comando Aviazione del C.S.I.R. Colonnello pilota Carlo Drago

Caccia Terrestre:

22° Gruppo Autonomo C.T. (Macchi 200/Ca 133) Magg. pil. Giovanni Borzoni  
359a Squadriglia (SM 81) cap. pil. Vittorio Minguzzi  
362a Squadriglia cap. pil. Germano La Ferla  
369a Squadriglia cap. pil. Giorgio Iannicelli  
371a Squadriglia cap. pil. Enrico Meille

Osservazione Aerea

61° Gruppo Autonomo O.A. (Caproni 311) ten. col. pil. Bruno G. Ghierini  
34a Squadriglia cap. pil. Cesare Bonino  
119a Squadriglia cap. pil. Giovanni Disegna  
128a Squadriglia cap. pil. Iginio Mendini

Sezione Trasporti

245a Squadriglia T.M. (SM 81) cap. pil. Ernesto Caprioglio  
246a Squadriglia T.M. (SM 81) cap. pil. Nicola Fattibene

## PILOTI DECEDUTI IN COMBATTIMENTO

1941

cap. Corrado Alfano  
cap. Giorgio Iannicelli (Medaglia d'Oro al Valor Militare, caduto in combattimento nel cielo di Browolin, 29 dicembre 1941)  
ten. Lucio Lay  
s.ten. Franco Ferrari  
s.ten. Mario Longoni  
s.ten. Carlo Marchetto  
m.llo Pietro Romagnolo

1942

gen. Enrico Pezzi (Medaglia d'Oro al Valor Militare, caduto in combattimento il 29 dicembre 1942)  
ten. Virginio Teucci  
ten. Leonardo Aiuto  
ten. Giovanni Beduz

ten. walter Benedetti  
ten. Giovanni Busacchi  
ten. Giuseppe Lepri  
ten. Francesco Peroni  
ten. Aurelio Sanarica  
s.ten. Marcello Calafiore  
s.ten. Vincenzo Piergiovanni  
s.ten. Carlo Ricci  
m.llo Giuseppe Donatelli  
s.m. Piero Greco  
serg. Angelo Razzetta  
serg. Arrigo Zoli

1943

ten. Nello Anderlini  
ten. Pasquale Castellaneta  
ten. Nicola Di Feo  
m.llo Mario Costanzi  
s.m. Giuseppe Gullà

51 furono gli altri caduti appartenenti alle varie specialità che componevano il Corpo Aereo Italiano in Russia

#### BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE:

- Nicola Malizia, Ali sulla Steppa, la Regia Aeronautica nella Campagna di Russia, Edizioni dell'Ateneo, 1987, Roma.
- Dimensione Cielo (Aerei italiani nella 2a Guerra Mondiale), Volumi 1-2-4-7, Edizioni Bizzarri, Roma.
- Antonio Ricchezza, La storia illustrata di tutta la campagna di Russia, Volumi 1 e 2, Longanesi & C., 1971, Milano.
- Angelo Emiliani. Giuseppe F.Ghergo, Achille Vigna, Regia Aeronautica: Balcani e Fronte Orientale, Edizioni Intergest, 1974, Milano.