

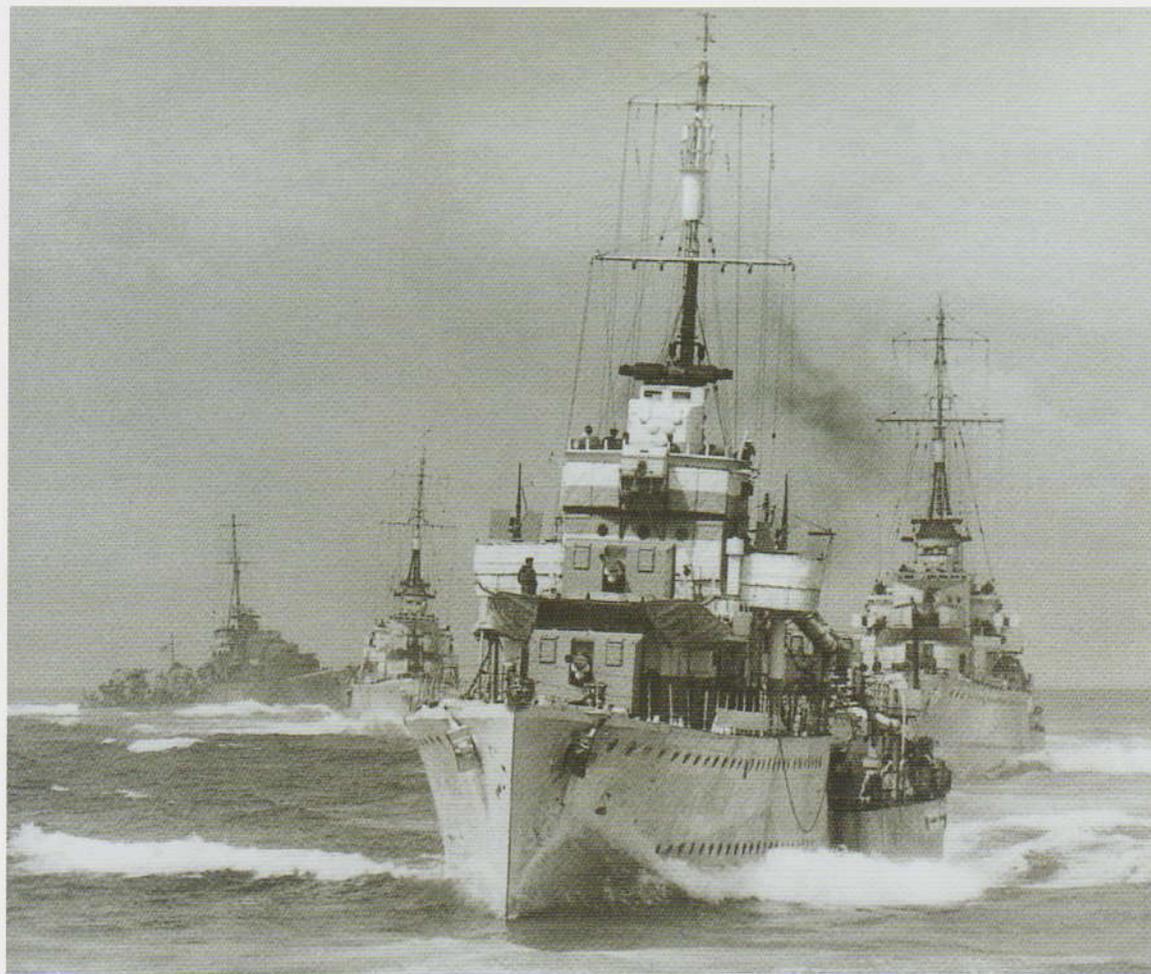
STORIA

MILITARE

N. 177 - ANNO XVI

GIUGNO 2008

€ 6,00



LE FLOTTIGLIE CACCIATORPEDINIERE DELLA ROYAL NAVY

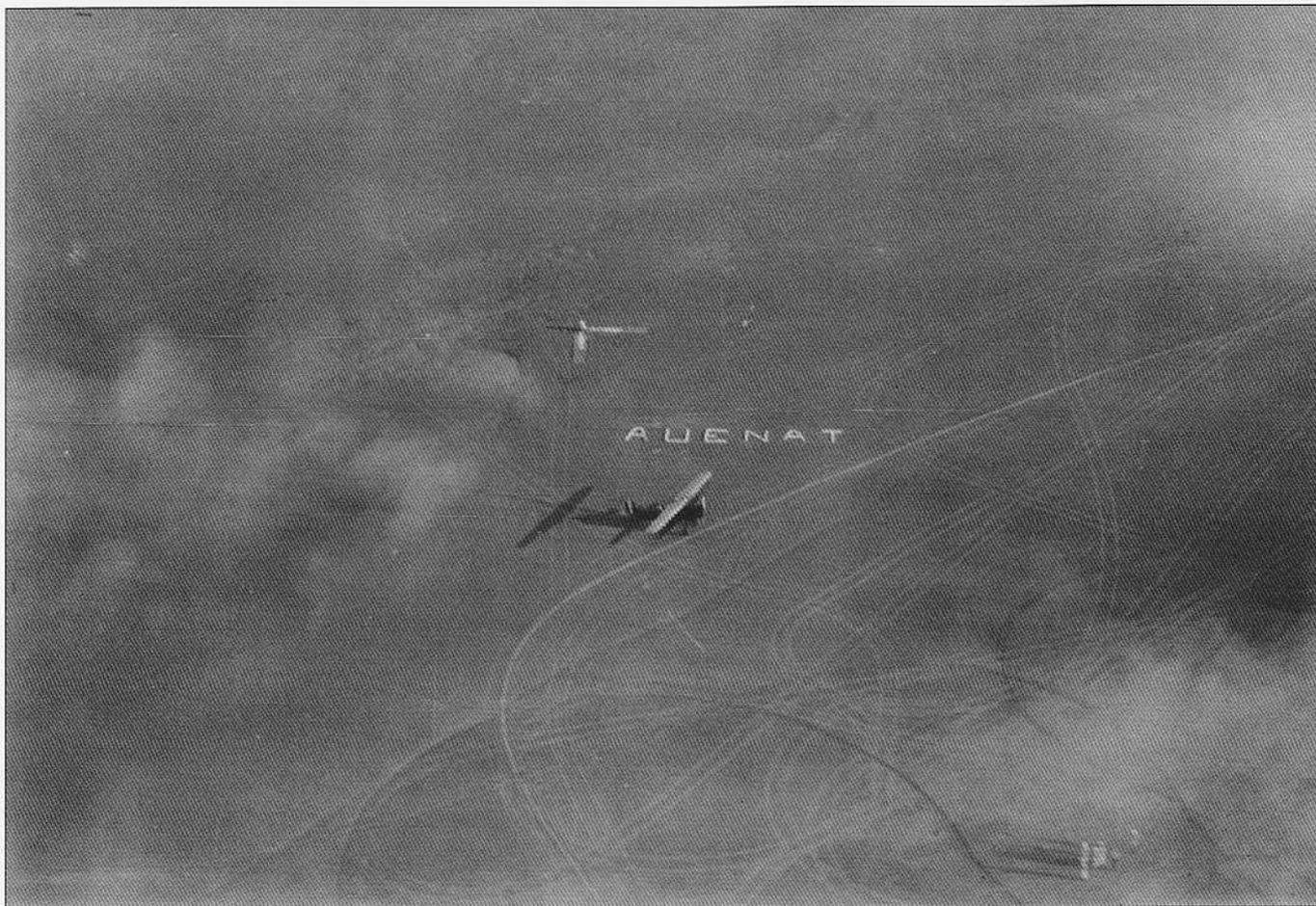
INEDITO: LE DECRITTAZIONI BRITANNICHE

NELLA GUERRA CIVILE SPAGNOLA - AERONAUTICA

AUENAT: UN AEROPORTO LIBICO RITROVATO

LA CAVALLERIA NELLE PRIME FASI DELLA GRANDE GUERRA

L'ALISCAFO "BUSSEI": UN PROGETTO SEGRETO



AUENAT, 1932 - 2008

Fra i numerosi campi d'atterraggio di fortuna italiani allestiti in Libia nel corso degli anni Trenta, quello di Auenat ebbe una particolare valenza strategica. Ritagliata sullo sconfinato *serir* a sud-ovest delle falde granitiche del Gebel Auenat (1) in prossimità del confine fra Libia, Egitto e Sudan, questa pista rappresentava, infatti, l'ultima base di rifornimento italiana lungo la rotta aerea per l'Eritrea. Data questa premessa, è peraltro curioso il fatto che gli scarsi riferimenti in letteratura relativi a questa struttura risalgano, in pratica, ai soli resoconti dei veterani del Long Range Desert Group (LRDG), il celebre nucleo speciale inglese per la guerra nel deserto messo in piedi dall'esploratore britannico R. A. Bagnold (2).

Localizzazione e visita

La storia del campo di Auenat è stata ricostruita sia sulla base degli inediti documenti dell'epoca conservati nell'Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare Italiana, sia grazie alle importanti fotografie e ai diari dell'epoca conservati dagli eredi del professor Umberto Mònterin (3), responsabile di una spedizione scientifica che soggiornò nel febbraio 1934 presso la postazione militare di Ain Doua alle pendici meridionali del Gebel Auenat raccogliendo in quella stessa occasione anche alcune notevoli foto aeree scattate l'anno precedente da una missione topografica dell'Istituto Geografico Militare condotta dal capitano Oreste Marchesi.

Proprio la nitida presenza, in queste immagini, dei segnali di demarcazione e dello stesso nome, composto mediante sassi dipinti con la calce, del campo di Auenat, hanno indotto gli autori a domandarsi se queste ed altre vestigia di quell'aeroporto fossero sopravvissute da allora ad oggi.

Posto che la posizione del campo di Auenat appare indicata sulla *Carta Dimostrativa del Gebel Auenat* 1:100.000 compilata nel 1933 dai topografi dell'Istituto Geografico Militare (IGM) mediante un semplice simbolo convenzionale, il sito avrebbe dovuto essere, in teoria,

Storia di un campo d'atterraggio di fortuna in Libia

ALESSANDRO MENARDI
NOGUERA, STEFANO
LABERIO MINOZZI,
MICHELE SOFFIANTINI

Sopra il titolo.

Ripresa aerea del campo di Auenat, databile al 1933. La scritta "AUENAT" fu tracciata con sassi bianchi di calce. Sul vertice del segnale d'angolo è riconoscibile un fusto di carburante, anch'esso imbiancato. Le ombre lunghe orientate verso sinistra (ovest) indicano che l'immagine è stata scattata all'alba (Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare).

Note

(1) Il Gebel el Auenat o, secondo la versione inglese dell'epoca, Jebel Uweinat, è oggi noto come Jabal al-Awaynāt. Il toponimo significa "Montagna delle Piccole Sorgenti" anche se in realtà bisognerebbe dire meno che minuscole, tanto da non poter sostenere neppure una cinquantina di persone.

(2) Questa piccola unità speciale, costituita nel giugno 1940 e denominata inizialmente "Long Range Patrols", era formata da tre pattuglie denominate rispettivamente R, T e W. Nel dicembre 1940 il reparto crebbe assumendo la denominazione di "Long Range Desert Group". Alla fine della guerra in Nord Africa il LRDG arrivò ad annoverare un totale di 14 pattuglie.

(3) Umberto Mönsterin (Gressoney la Trinité 20.12.1887 - 4.1.1940). Ricordato tra i fondatori della Glaciologia e della Climatologia Storica. Nel 1934, Mönsterin guidò un'importante spedizione sahariana della Reale Società Geografica Italiana penetrando, per la prima volta, la regione di Tuzugù, nel Tibesti nord-orientale. Appartenente ad una famiglia di lingua Walser insediatisi nel Settecento alle falde del Monte Rosa, Mönsterin studiò a Torino laureandosi in Scienze Naturali nel 1912. Combattente della Grande Guerra, nel 1925 divenne direttore degli Osservatori del Monte Rosa, incarico che mantenne fino alla di lui scomparsa.

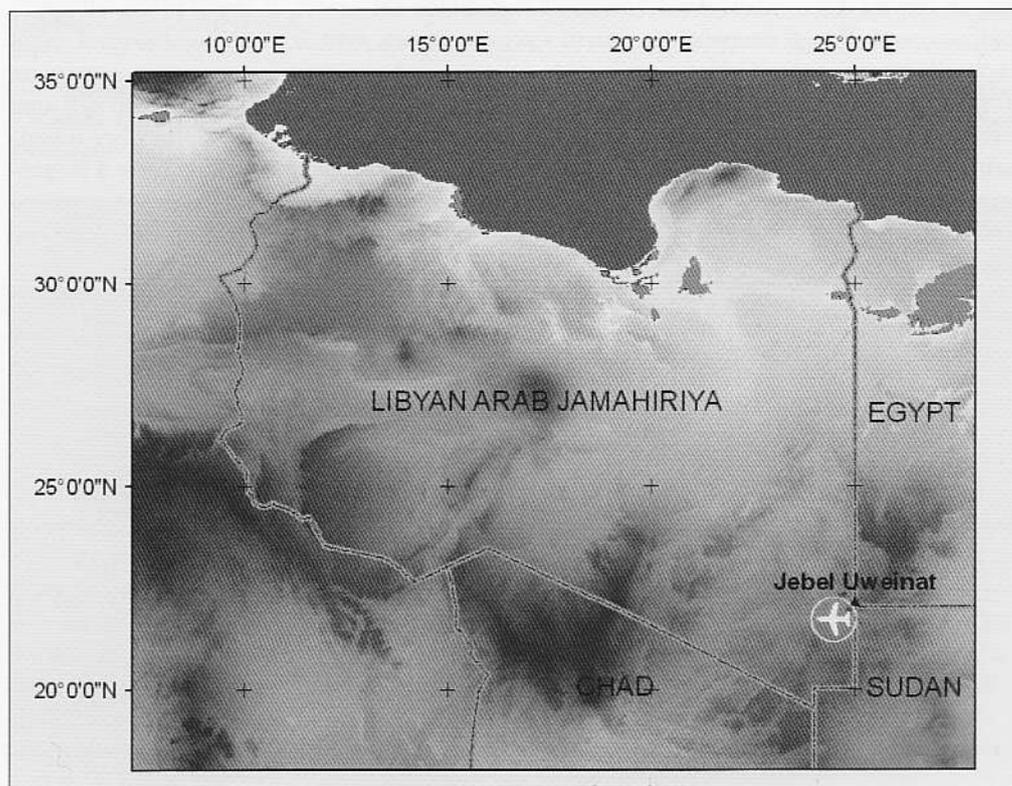
relativamente facile da rintracciare, sia pure al termine di un lungo viaggio nel deserto compiuto appositamente in fuoristrada nel 2007 dopo aver ottenuto l'indispensabile permesso da parte delle autorità libiche. Tuttavia, la citata mappa italiana riporta gli elementi topografici della regione con un errore di posizione variabile fra 1 e 2 km. Per poter localizzare a colpo sicuro la segnaletica orizzontale del campo di atterraggio sull'altopiano del *serir*, pressoché privo di riferimenti e assolutamente piatto, è stato pertanto necessario avvalersi di una serie di immagini multispettrali ad alta risoluzione riprese dal satellite civile *QuickBird* e generosamente concesse a questo scopo dalle società "DigitalGlobe" e "Telespazio".

Attraverso lo studio di queste foto satellitari, caratterizzate da una capacità di risoluzione di 60 centimetri, e risalendo lungo l'autentica ragnatela di solchi e piste che si incrociano alle falde del Gebel Auenat, il nominativo ed i segnali di delimitazione del campo tracciati 76 anni fa sono ben presto emersi, ancora perfettamente riconoscibili in quanto né l'azione logorante del vento, con le sue nubi cariche di sabbia, né l'impatto dei moderni pneumatici artigliati degli innumerevoli automezzi che mordono oggi la pista attraverso il deserto incidendo profondamente il fondo naturale e friabile dell'altopiano, sono riusciti ad obliterare del tutto le tracce del passato a partire, naturalmente, dalla stessa scritta "AUENAT", lunga 50 metri esatti.

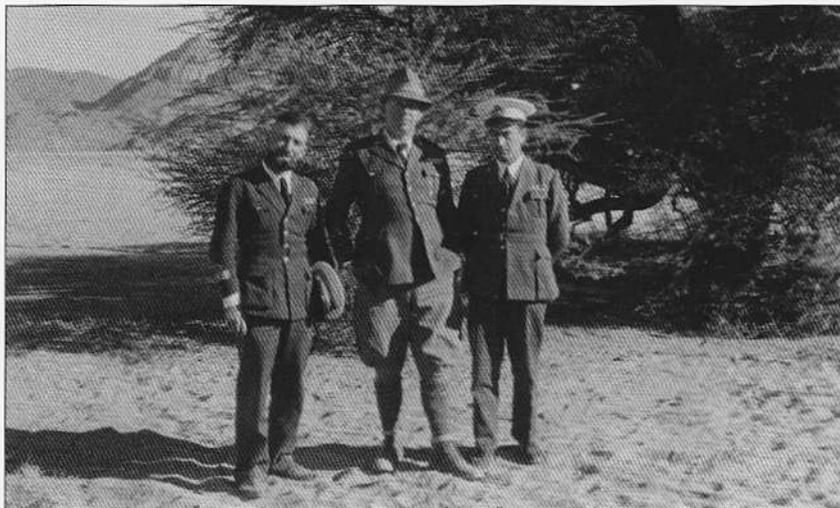
In effetti l'aeroporto è risultato essere stato tracciato, alla fine, a ben tre chilometri a sud-ovest di Ain Doua, oltre un chilometro più a nord, cioè, della posizione riportata sulla carta IGM. Il lato occidentale misura 930 metri e quello orientale 990. A sua volta, la pista fu verosimilmente delimitata mediante strumenti oltremodo semplici quali bussola e bindella metrica, commettendo un apprezzabile errore di misura che rese, alla fine, più corto del dovuto il lato occidentale. Secondo la carta ufficiale 1:25.000 dell'aeroporto redatta nel 1934, infatti, il campo di atterraggio di fortuna di Auenat doveva risultare un quadrato di 1.000 metri di lato.

La natura del terreno, un vero e proprio, immenso aeroporto naturale compatto e perfettamente livellato creato dalla natura, è indicata dalla carta come: "Fondo sabbioso e ghiaioso ottimo - altitudine: m 596 s.l.m.". La segnaletica orizzontale individuata sulle immagini satellitari e rinvenuta, infine, sul posto, corrisponde, a sua volta, a quella dei documenti dell'epoca: quattro segnali d'angolo a forma di "L" e altrettanti marchi a "T" medi centrali dal gambo rivolto verso l'esterno; i quarti di lato, infine, sono segnalati con i caratteristici "marchi a pettine" ancora oggi in uso.

Questi stessi segnali, per contro, hanno rappresentato la prima sorpresa della ricognizione. Le immagini dallo spazio li mostravano, invero, bianchi e brillanti, mentre nella realtà essi appaiono quasi invisibili al suolo, tanto da rendere necessario procedere costantemente con carte e GPS alla mano per rintracciarli. La risposta, logica ma intuita soltanto in seguito, a questo piccolo "mistero", risiede nell'elaborazione elettronica dei colori fatta dal satellite, ottimizzata com'è per la ricerca geologica. Il soft dell'elaboratore sostituisce pertanto la componente rossa dello spettro elettromagnetico con quella dell'infrarosso, notoriamente invisibile



Ubicazione del Jebel Uweinat e del campo di atterraggio di fortuna di Auenat.



Da sinistra a destra: il capitano Emilio Vittani, il maggiore Ottavo Rolle, allora comandante della regione militare di Cufra, ed il capitano Adolfo De Toma. Questo ritratto di gruppo è stato realizzato in Karkur Ibrahim, all'interno del Jebel Uweinat, nel febbraio 1934. I due piloti giunsero in volo da Bengasi il 2 febbraio 1934, trasportando il colonnello Enrico De Agostini a bordo di un CA.101 (foto E. De Agostini, via G. Castelli Guzzardo).

Carta corografica 1:25.000 del campo di atterraggio di fortuna di Auenat (Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare).

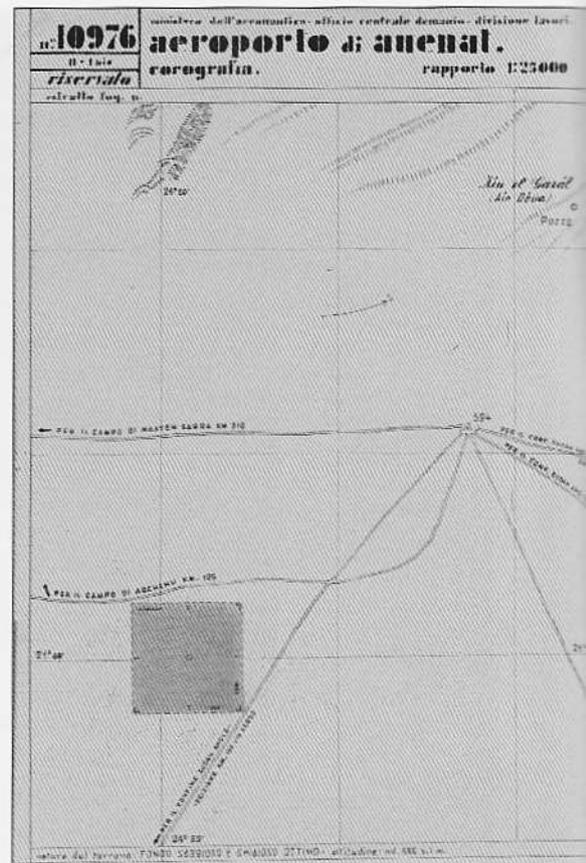
all'occhio umano. È stato pertanto con una certa emozione che abbiamo rintracciato, alla fine, letteralmente calpestandolo, quel nominativo "AUENAT" che era all'origine stessa della spedizione.

Esternamente alle demarcazioni a "T" sono state successivamente ritrovate delle "aiuole" rettangolari di ciottoli disposti regolarmente sul terreno, oltre ad un cumulo di sassi. I resti delle strutture logistiche di Auenat, ubicate presso l'angolo di nord-est del campo d'atterraggio in direzione della vicina postazione italiana di Ain Doua (oggi presidiata dall'Esercito libico), sono costituiti a loro volta da alcuni muretti a secco, evidentemente utilizzati all'epoca per stabilizzare le tende da campo. Accanto a queste strutture in pietra sono stati inoltre ritrovati i resti in lamiera di un marcatore di posizione a piramide sul genere di quelli in uso all'epoca sugli aeroporti. Fra gli interstizi dei muretti spiccano ancora, visibili e riconoscibilissimi, tappi e bottiglie marchiati con lo stemma o la sigla della Regia Aeronautica, né mancano, sempre tra gli spazi dei sassi, resti di scatolame in banda stagnata di produzione italiana risalenti agli anni Trenta. A lato della demarcazione d'angolo di sud-est è stato poi possibile rintracciare il perimetro di un'altra costruzione della Regia Aeronautica, piuttosto ampia, adibita forse a magazzino e non indicata sulle carte in quanto probabilmente eretta senza troppe preoccupazioni burocratiche e catastali. Non ha dato risultati, per contro, la ricerca del deposito carburanti che pure risulta evidente in una delle foto dell'archivio Mònterin.

Complessivamente, è possibile affermare che il campo d'atterraggio di Auenat, grazie al lungo oblio che l'ha avvolto nei decenni, è stato conservato dalla natura in condizioni discrete e non troppo dissimili da quelle, forzatamente spartane, delle origini.

L'allestimento del campo

L'utilizzo di questa pista naturale appena attrezzata risale al 1932 e l'idea originaria del governo della Colonia fu quella di provvedere d'urgenza alla necessità di definire i confini meridionali della colonia. I limiti territoriali della Libia a sud del 22° parallelo non erano stati, infatti, riconosciuti internazionalmente, circostanza questa che aveva indotto quello stesso anno l'aggressivo Colonial Office di Londra a rivendicare la sovranità del Sudan Anglo-Egiziano sull'intero "Triangolo di Sarra", un vasto territorio desertico incuneato fra il Ciad francese e la Cirenaica, che comprendeva sia il pozzo di Maaten en Sarra sia l'intero Jebel Auenat, ovverosia l'insieme, ancorché modesto, di punti d'acqua della regione, di per sé tradizionalmente fondamentali per esercitare il controllo sulle *cabile* locali. Questa pretesa britannica, basata su accordi stipulati con la Francia nel lontano il 21 marzo 1899 e rinverditi da una



(4) Roberto Lordi (Napoli 11.4.1894 - Roma, Fosse Ardeatine 24.3.1944). Partecipò alla Grande Guerra come ufficiale dell'artiglieria da montagna venendo più volte decorato al valore. Aveva frequentato il Collegio Militare della Nunziatella a Napoli e si laureò in ingegneria aeronautica al Politecnico di Torino. Fra il 22 aprile 1922 ed il 10 maggio 1933 fu comandante dell'Aviazione della Cirenaica ed ebbe un ruolo di primo piano nella presa di Cufra nel gennaio 1931 (si veda "STORIA militare" n. 149 - febbraio 2006). Il 17 ottobre 1932, partendo dal pozzo di Maaten en Sarra dove il maggiore Lorenzini aveva predisposto un campo di atterraggio, Lordi sorvolò, primo al mondo, il lago di Unianga Kebir, nel Chad settentrionale. Inviato nel 1933 in Cina, a capo di una missione militare, ottenne la fiducia del generale Chang-Kai-Shek che lo nominò Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica cinese. In seguito a un contrasto d'origine politica, rimpatriò nel 1935, venendo collocato a riposo con il grado di generale di brigata aerea. Divenuto funzionario di una fabbrica di esplosivi a Roma, durante l'occupazione tedesca organizzò una formazione armata sui monti presso la Capitale. Essendo stato scoperto l'avvenuto trafugamento di materiale esplosivo dallo stabilimento in cui lavorava, il generale Lordi si presentò spontaneamente al comando tedesco per scagionare il proprietario della fabbrica. Rinchiuso nelle carceri

di Via Tasso venne poi fucilato alle Fosse Ardeatine e ricevette la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria.

(5) Ottavio Rolle (Lanzo Torinese, 19.3.1893 - Torino, 11 ottobre 1958). Iniziò la sua carriera nel 1915 come soldato semplice negli Alpini partecipando alla Grande Guerra e distinguendosi come portaordini. Nel 1916, da aspirante ufficiale di complemento, venne ferito sul Monte Vodil. Tra l'11 e il 12 dicembre 1916, ormai tenente degli alpini, recuperò con due plotoni un pezzo di artiglieria che stava per essere preso dal nemico sul Monte Spinocchia. Il 21 maggio 1918, capitano del 30° Reparto d'Assalto della 50ª Divisione, Rolle attaccò con successo il presidio di Monte Spinocchia e il 18 luglio, ferito durante un assalto, difese ad oltranza una posizione conquistata sul Monte Solarolo. Alla fine del guerra Rolle era capitano nel Battaglione Alpino Vicenza nella zona di Tolmino con all'attivo tre medaglie d'argento e tre di bronzo al valor militare. Nel 1926 ottenne di partire per la Somalia rimanendovi per tre anni. Nel 1927 combatté nel corso delle operazioni per la definitiva sottomissione della Migurtinia. Nel 1929, ormai comandante del 16° Battaglione Eritreo, fu trasferito in Cirenaica. Maggiore comandante il 10° Battaglione Libico liberò, il 16 aprile 1929, da un assedio un presidio italiano caricando alla baionetta i guerriglieri libici, guadagnandosi una medaglia di bronzo sul campo. Nel 1931 Rolle comandò la colonna cammellata incaricata di garantire i rifornimenti necessari alla presa di Cufra. Nominato governatore della Regione Militare di Cufra, si prodigò per migliorare le condizioni di vita della popolazione. Nel 1932 assistette il celebre esploratore ungherese Lazlo Almásy, rimasto isolato a sud del Gilf Kebir e nel novembre dello stesso anno partì da Cufra rilevando il territorio fino al confine egiziano, completando poi l'esplorazione del versante occidentale del Gilf Kebir. Nel 1934 partecipò all'esplorazione del Tibesti settentrionale diretta dal cognato professor Mònterin ricordato in precedenza. Tornato in Somalia nel 1935, col grado di tenente colonnello organizzò gli irregolari del "Gruppo Bande Rolle" incaricate di contrastare la guerriglia attiva sull'altopiano

Velivoli CA.101 della 26ª Squadriglia dell'Aviazione della Cirenaica sul campo di atterraggio di Auenat. I due Caproni giunsero da Bengasi via Gialo-Cufra il 2 febbraio 1934. Le immagini scattate dal professor Umberto Mònterin risulterebbero le uniche esistenti di velivoli italiani in sosta sul campo di Auenat, riprese da terra (foto U. Mònterin).

convenzione, sempre soltanto bilaterale tra Londra e Parigi, l'8 agosto 1919, era sempre stata respinta dall'Italia.

In effetti, l'assegnazione del Triangolo di Sarra al Sudan avrebbe compromesso il possibile sviluppo dei traffici commerciali con il Centro-Africa attraverso l'importante oasi di Cufra, occupata nel gennaio 1931 dagli italiani al termine di un'impegnativa spedizione al termine di due decenni di difficile guerra coloniale.

Posto che le rivendicazioni di sovranità sui territori inesplorati, considerati giuridicamente alla stregua di *res nullius* alla portata del primo che fosse arrivato a piantarvi la propria bandiera, poteva essere rivendicata in ogni momento da esploratori e/o studiosi, il precedentemente ricordato Bagnold organizzò proprio a questo scopo, nel corso del 1932, un'ambiziosa esplorazione nel deserto libico con il determinante appoggio materiale dell'Esercito britannico di stanza in Egitto. L'impresa, come scrisse nel 1936 Michael Mason, era dettata in primo luogo dalla necessità di conoscere il territorio in vista di eventuali azioni militari, senza peraltro trascurare la legittima aspirazione degli esploratori a conseguire, comunque, un primato non disgiunto da una vera e propria soddisfazione personale di natura sportiva nei confronti delle sfide del deserto.

Informato, sia pure in termini piuttosto generici, della spedizione Bagnold, il ministro italiano delle Colonie e quadrumviro Emilio de Bono pensò bene di giocare d'anticipo inviando nel territorio disputato un nucleo militare che avrebbe dovuto precedere ed accogliere con tutti gli onori gli esploratori inglesi in prossimità di uno dei primi punti d'acqua presso i quali i britannici provenienti dall'Egitto sarebbero sicuramente transitati.

La storia dell'incontro inaspettato fra gli esploratori britannici e i militari italiani in uno dei luoghi più remoti del Sahara è stata più volte narrata dai protagonisti britannici dell'impresa, Bagnold e W.B.K. Shaw, nelle opere indicate in bibliografia. È poco o punto noto, peraltro che a fianco di queste testimonianze esiste anche un inedito, ancorché disadorno, rapporto scritto dal colonnello Roberto Lordi (4), all'epoca comandante dell'Aviazione della Cirenaica. Si tratta dell'unica fonte nota di origine italiana sull'episodio e, cosa ancora più importante ai nostri fini, del primo documento in ordine cronologico che cita la decisione di procedere con l'allestimento del campo di atterraggio di Auenat. In particolare il documento riporta che

[...] Il Governo Britannico inviava, nei primi giorni dell'ottobre (1932), una Missione, annunciata come avente scopo scientifico, nel territorio Sud della Libia. La Missione, proveniente dall'Egitto, doveva visitare specialmente le Zone di Auenat e Maaten Sarra. Di ciò l'Ambasciata Britannica dava preventiva comunicazione, in seguito alla quale il Ministero delle Colonie ordinava al Governo della Cirenaica di presidiare le suddette località. Venivano in conseguenza inviati da Cufra con autocarri due piccoli distaccamenti muniti di Stazione R.T. Al comando rispettivamente del Maggiore Rolle, Comandante la Sottozona di Cufra e del Maggiore Lorenzini. Oltre a ciò il Governo della Cirenaica disponeva che una aliquota di Aviazione, al comando dello scrivente, si trasferisse da Bengasi a Cufra per partecipare alle suddette operazioni di presidio.

Gli uomini scelti per questa particolar emissione, ovverosia i maggiori Ottavio Rolle (5) e Orlando Lorenzini (6), erano a loro volta tra i più noti ufficiali del Regio Corpo Truppe Coloniali. Nella stessa relazione il colonnello Lordi specifica a questo proposito:





Panorama aereo dell'estremità occidentale del massiccio del Jebel Uweinat ripreso nel 1933 da un biplano RO.1 (arch. U. Mönterin, via W. Mönterin).

Il Maggiore Rolle, partito da Cufra il 4 ottobre, presidia Auenat il 7. Durante la marcia da Cufra ad Auenat, e precisamente il 6 ottobre, effettuò con due Ro.1 una ricognizione Cufra-Auenat e zona circostante, da cui risulta che la Missione inglese attesa da un momento all'altro, non si trova ancora ad Auenat. Ad Auenat il Maggiore Rolle, al quale si era unito in partenza da Cufra un Ufficiale dell'Aviazione (S. Tenente Sanseverino) impianta un campo d'atterraggio. Il mattino del 9 ottobre con due Ro.1 mi trasferisco ad Auenat. Nel frattempo (8 ottobre) è giunta ad Auenat la Missione inglese, su quattro macchine Ford, e si è stabilita nei pressi di Gebel Kissu (Sud-Est di Auenat). In seguito giunge anche un apparecchio militare inglese, bimotores del tipo Vickers da trasporto truppe. L'11 ottobre ritorno a Cufra coi 2 Ro.1.

A questo punto, è interessante notare, per la cronaca, che il Vickers "Victoria" atterrato due giorni dopo l'inaugurazione di Auenat, era pilotato niente di meno che dal *Wing Commander* (tenente colonnello) della RAF Hubert W. G. J. Penderel, un personaggio di spicco nella storia delle esplorazioni del deserto libico reduce, tra l'altro, del sorvolo, per la prima volta, del Gilf Kebir effettuato nell'aprile del 1932 in collaborazione con il celebre esploratore ungherese Almásy.

La spedizione Bagnold, una volta arrivata presso il Gebel Auenat, si divise in due gruppi. Il giorno 8 ottobre il primo nucleo, guidato da Shaws, arrivando ad Ain Doua per rifornirsi d'acqua, trovò, con sorpresa e malcelato disappunto il maggiore Rolle accampato sul posto in compagnia del sottotenente Sanseverino. L'incontro, riportano le cronache, non fu cordiale. Successivamente il 15 di quello stesso mese, non appena raggiunto, con notevoli sforzi e diversi insabbiamenti, il pozzo di Maaten en Sarra 300 km a sudovest del Gebel Auenat, Bagnold e compagni, privi di collegamenti radio ed aerei e ormai senza notizie da parte di Shaws da oltre una settimana, furono gentilmente accolti dal maggiore Orlando Lorenzini che li invitò a cena. Vista la mala parata, i britannici presero la cosa con spirito, tanto più che i responsabili delle due opposte spedizioni, accomunati dalla vocazione per il deserto, simpatizzarono subito. In una nota a termine del proprio rapporto il colonnello Lordi (presente all'incontro di Ain Doua, ma non a quello di Maaten en Sarra), attribuisce, a sua volta, il ben diverso atteggiamento di Bagnold a direttive ricevute da Londra:

Come sopra è detto, la missione inglese ha preso contatto prima con il nostro presidio di Auenat (8 ottobre) quindi con quello di Sarra (15 ottobre). La comunicazione fatta dall'ambasciata Britannica circa l'invio della missione, lasciava trapelare il presupposto che Auenat dovesse essere considerato come facente parte del Sudan Anglo-Egiziano. L'atteggiamento della missione, nei riguardi del nostro presidio di Auenat, improntato a fredda cortesia, confermò, infatti, tale ordine di idee. Fra l'altro la missione chiese di segnare, poco distante dal campo di atterraggio costituito dal Maggiore Rolle, un altro campo, col pretesto di avvicinarsi maggiormente al pozzo per la maggiore facilità di rifornimento di acqua. Questo atteggiamento cambiò completamente nella visita al presidio di Sarra, probabilmente in base ad istruzioni ricevute dal Governo Britannico nel tempo decorso fra la visita ad Auenat e quella a Sarra. In quest'ultima, le relazioni fra i componenti la missione ed il nostro presidio furono improntate alla più schietta cordialità.

del Giama. Nel ottobre 1938 partecipò quindi alle operazioni dirette dal generale Galliani contro il capo etiopico Abbebé Aregai. Nominato il 29 marzo 1940 Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia, Rolle venne destinato, nel giugno di quello stesso anno, con il proprio gruppo di bande, in riserva generale presso Ghimbi, nel distretto militare meridionale dell'A.O.I. L'ultima impresa consistette in un profondo raid all'interno del Sudan organizzato nell'ottobre 1940 allo scopo di intercettare le carovane di rifornimenti inviate dal forte inglese di Roseires ai partigiani etiopici di Taffere Zelleché attivi nel Goggiam. Passato il confine il 15 di quello stesso mese con 1.300 uomini, Rolle si spinse fino a 40 km da Roseires. Preso prigioniero al momento della resa dell'Amba Alagi, rientrò dopo la guerra in Italia venendo collocato a riposo con il grado di generale.

(6) Orlando Lorenzini (Guardistallo 3. 5. 1890 - Eritrea, Cheren 17.3.1941). Iniziò la propria carriera militare il 20 maggio 1910 come soldato nel 84° Reggimento Fanteria. Diventato tenente entrò a far parte, il 29 aprile 1915, del XIV Battaglione Eritreo dislocato in Libia raggiungendo il grado di capitano l'anno successivo. Rimpatriato, combatté sul Montello nel 1918. Nel 1921 fu inviato in Turchia tornando nel gennaio 1923 in Cirenaica al comando della 2ª Squadriglia Autoblindomitragliatrici. Con questa unità diede un contributo rivelatosi fondamentale alla rioccupazione del Gebel Centrale. Dal 1928 al 1929 diresse numerose operazioni contro le colonne di Omar el Muktar e nel gennaio 1931, al comando del XXII° Battaglione Eritreo, partecipò, nell'ambito della Colonna Graziani, alle presa di Cufra. Promosso tenente colonnello, fu trasferito in Eritrea nel settembre 1934. Colonnello per merito di guerra nel gennaio 1939, fu nominato generale di brigata durante la seconda guerra mondiale in seguito ai risultati ottenuti dalla propria colonna durante la conquista della Somalia inglese nell'agosto 1940. Nel febbraio-marzo 1941 Lorenzini fu l'animatore della difesa di Cheren, in Eritrea. Ucciso da una scheggia di granata d'artiglieria il 17 marzo 1941 ricevette, alla memoria, la Medaglia d'oro al valor militare, destinata ad aggiungersi alle cinque medaglie d'argento e ad una di bronzo al valor militare ottenute in vita.

Quell'insolito tè nel deserto venne quindi solennizzato mediante uno scambio di doni: un grosso vassoio d'argento da parte di Bagnold ed un più parco portasigarette nello stesso materiale ad opera di Lorenzini. L'omaggio britannico rappresenta, peraltro, un oggetto di notevole interesse, poiché reca incisa la mappa della regione secondo i confini tracciati lungo le linee della pretesa sovranità britannica ed era destinato, con ogni evidenza, a ornare, a impresa compiuta, un comando inglese come quello di Siwa o il Club della Royal Society anziché un assai più disadorno comando del Regio Corpo.

Utilizzo del campo di Auenat in tempo di pace

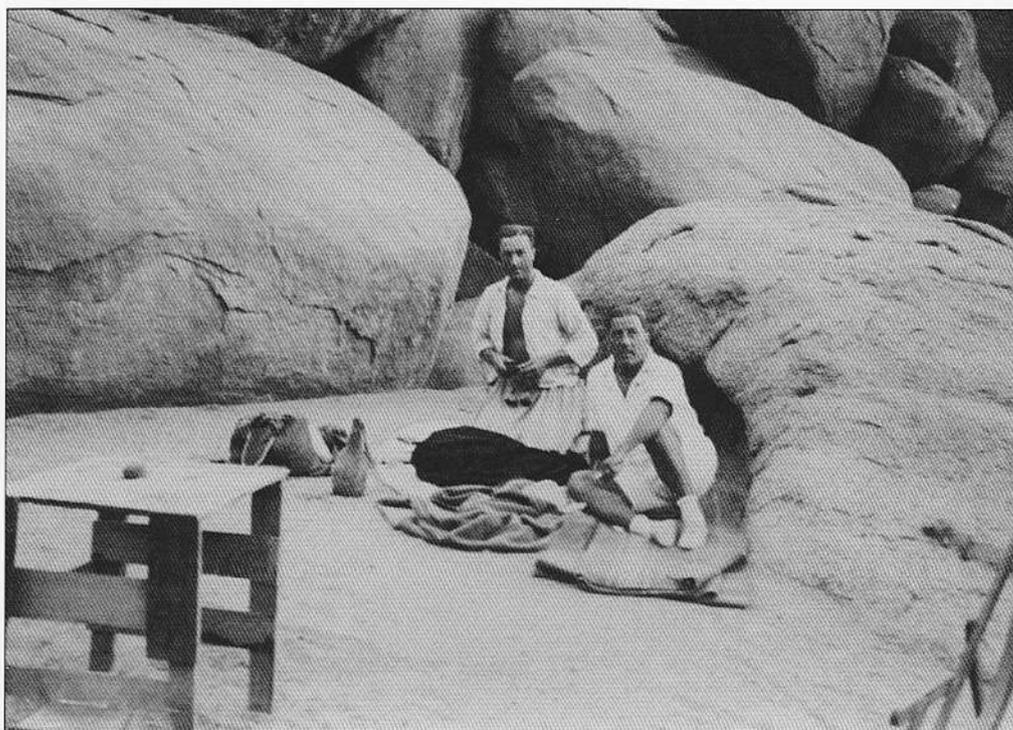
Dopo queste vicende, il campo di fortuna di Auenat rimase inutilizzato fino alla primavera del 1933, allorquando una missione dell'Istituto Geografico Militare diretta dal capitano Oreste Marchesi fu incaricata di redigere la carta del Gebel Auenat. Considerata la difficile morfologia del massiccio ed il clima infernale, si può tranquillamente affermare che il rilevamento fu un'impresa appena poco meno che eroica. La metodologia topografica impiegata fu integralmente terrestre, basata sul rilevamento di poligoni con teodolite o bussola e sull'impiego della "tavoletta pretoriana". Marchesi si avvalse, tuttavia, anche del contributo indiretto della Regia Aeronautica che eseguì alcune ricognizioni. Il capitolo "Voli Speciali", delle Memorie Storiche dell'Aviazione della Cirenaica [9], recita, infatti:

18 Marzo 1933 - N. 2 apparecchi Ro.1 partono da Bengasi per Cufra per ricognizioni di cooperazione con la missione geotopografica dell'Istituto Geografico Militare di Firenze. Equipaggio: Capitano pil. Vittani Sig. Emilio, Capitano Oss. Ferraris Sig. Dario, Tenente pil. Paoletti Sig. Vespasiano, Serg. Magg. Del Negro Aldo.

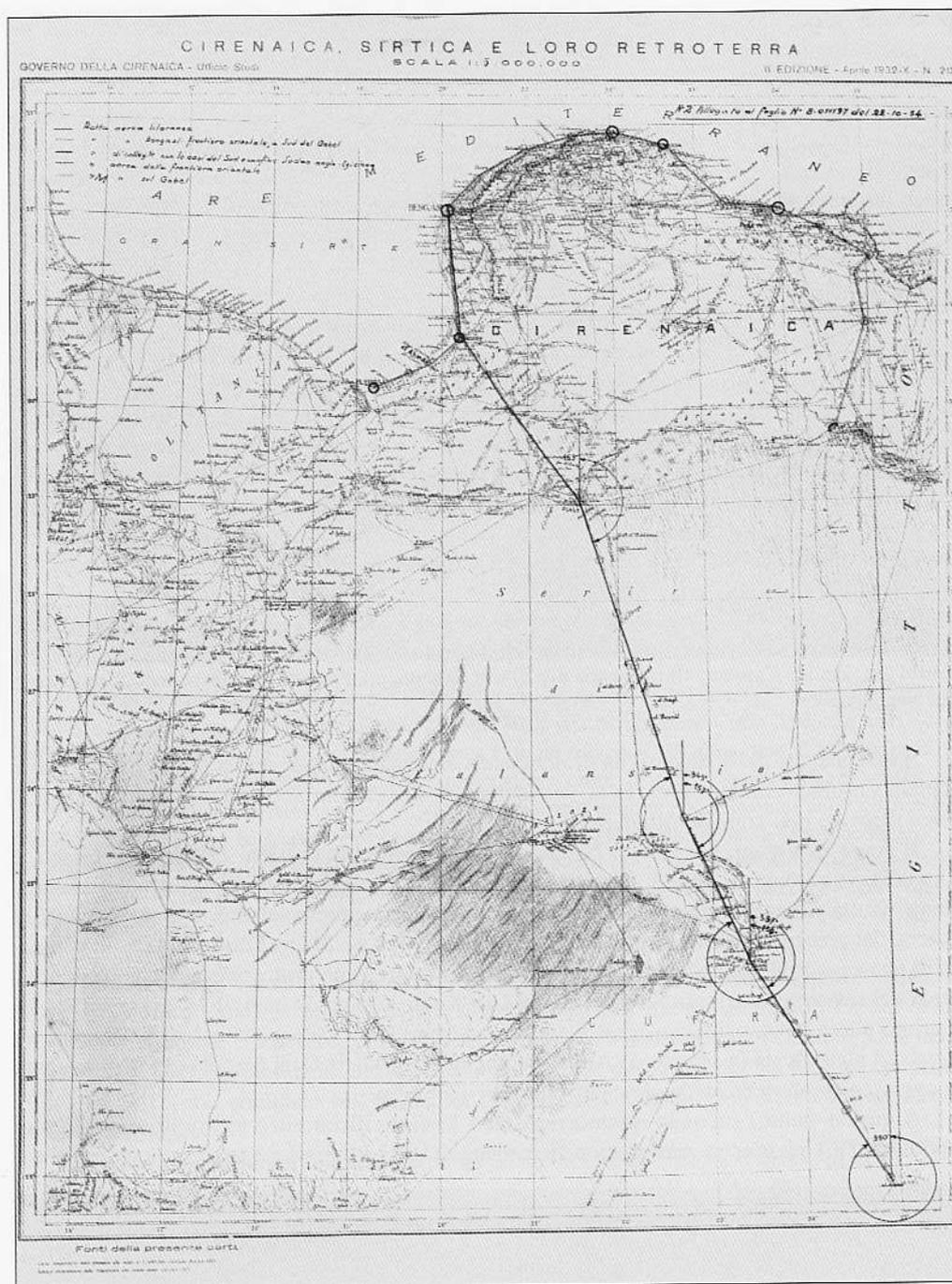
Il comandante della squadriglia di ricognitori assegnata in appoggio a Marchesi fu l'allora capitano Emilio Vittani e proprio ai voli della sua squadriglia si devono le belle immagini aeree ritrovate nell'archivio Mònterin

Il nome di Vittani, per quanto riguarda la storia delle esplorazioni del Deserto Libico, è rimasto fino ad oggi in ombra. Si tratta di una delle tante ingiuste dimenticanze della storia. Come risulta dal suo libretto dei voli e da uno specifico rapporto salvato, a titolo di preda di guerra, dal precedentemente ricordato collega e rivale W.B.K. Shaw, Emilio Vittani, al comando di una squadriglia posta a disposizione di Rolle, fu invero un protagonista dell'esplorazione aerea del settore occidentale del *plateau* del Gifl Kebir divenendo anzi, il 13 novembre 1932, il primo pilota italiano a sorvolare il Wadi Abd el Malik, una valle posta nel cuore del *plateau* stesso ed identificata in seguito da Almasy come la leggendaria Oasi perduta di Verzura, ancora oggi oggetto di ricerche da parte dei cultori di quel mito.

A questo punto, secondo quanto riportano le carte di un altro esploratore sahariano, Lodovico Di Caporiacco, terminata a fine maggio 1933 la missione topografica diretta dal



Il colonnello Gino Sozzani (a destra), ritratto con un altro ufficiale durante un momento di relax presso Ain Doua, alle falde meridionali del Jebel Uweinat. La fotografia risale all'agosto del 1934 (foto E. Vittani, via Castelli Guzzardo).



Carta della rotta Bengasi-Auenat, allegata al portolano del colonnello Gino Sozzani del 1934.

capitano Oreste Marchesi, il campo italiano presso Ain Doua fu trasformato in un presidio militare permanente: "Quando noi lasciammo Ain Doua vi fummo sostituiti da una pattuglia di ascari comandati da un tenente che costituiscono ora il presidio di el-Auenat". L'attività congiunta di Vittani e Marchesi, viceversa, si protrasse, prima del definitivo ritorno a Bengasi, avendo in mente un compito militarmente molto preciso:

Dal 17 al 31 luglio N. 2 apparecchi della 16^a Squadriglia: Pilota Capitano Vittani; Osservatore Capitano Daneri; Pil. Serg. Magg. Genta; Osserv. Tenente Badoglio, hanno coadiuvato la missione geotopografica dell'Istituto Geografico Militare di Firenze (Direttore Capitano Marchesi) per il rilievo e costituzione di N. 8 campi di fortuna sulla rotta Gialo-Cufra - ore di volo 38,05.

La mappa di questi campi d'atterraggio di fortuna, destinati a rendere più sicuri i voli verso Auenat, compare, a sua volta, in un articolo dello stesso Marchesi pubblicato nel 1935.

Già il 26 agosto del 1933, Vittani effettuò un primo volo con un Ca.101 lungo la tratta Cufra-Auenat in compagnia del colonnello Gino Sozzani, rientrando a Cufra il giorno successivo. Il 10 settembre un altro Ca.101 giunse poi da Bengasi per trasportare a Cufra il maggiore Rolle che provvide a far rifornire di carburante il campo di Auenat in vista di una serie di ricognizioni sul massiccio, tutte effettuate regolarmente fra l'11 e 14 settembre. Il 15 di quello stesso mese, Vittani raggiunse nuovamente Auenat da Cufra con il tenente pilota Francesco

Valente. Il medesimo giorno due, infine, un paio di grossi biplani Vickers "Victoria" dello Squadron 216 della RAF, basato a Cairo-Heliopolis, atterrarono, non annunciati, sul campo di Auenat. Il comandante della sezione era lo *Squadron Leader* Philip H. Mackworth, noto per la trasvolata da Londra a Città del Capo del 1925, accompagnato da un non meglio specificato mister O. Earp e dai *Flying Officer* M. Harc e R.H. Shaw. Il rapporto di Rolle narra, a questo proposito: "Recatici ad incontrarli, li invitammo a pranzo da noi. Gli ufficiali si dimostrarono molto lieti dell'accoglienza e ricambiarono il giorno dopo l'ospitalità ricevuta invitando tutti gli Ufficiali del Presidio a pranzo da loro". Il fatto più interessante riportato da Rolle in merito alla missione inglese fu però che un terzo apparecchio si era posato in precedenza presso il Gilf Kebir, 200 miglia più a nord, per consentire agli altri due velivoli, in seguito al travaso di parte del proprio carburante, di raggiungere il campo italiano di Auenat. Evidentemente non si trattava di una visita di pura cortesia, ma di una missione destinata a verificare la consistenza militare dell'avamposto italiano. I due velivoli britannici compirono quindi, il giorno successivo, una vera e propria, prolungata ricognizione su Auenat ed Ain Doua, iniziativa questa cui Rolle attribuì un valore chiaramente dimostrativo. Il 16 e 17 settembre Vittani eseguì, a sua volta, due voli di ricognizione su Auenat rientrando, infine, a Cufra il 18 con a bordo il maggiore Rolle.

Temendo un allargamento delle pretese italiane ad est del 25° meridiano, i britannici reagirono alla creazione del presidio permanente italiano di Ain Doua incaricando il maggiore Francis G.B. Arkwright della Sudan Defence Force di stabilire un presidio dotato di pista d'atterraggio a Karkur Murr, nella parte sud-orientale del Gebel Auenat. Le operazioni di allestimento di questa base si conclusero il 15 gennaio 1934.

Gli accordi italo-britannici del 1934

Il 31 gennaio 1934 il capitano Vittani partì al comando di una coppia di Ca.101 volando da Bengasi a Gialo e Cufra e, da lì, ad Auenat, dove giunse il 2 febbraio. La missione fu organizzata per trasportare alla postazione di Ain Doua il colonnello Enrico De Agostini, incaricato dal Governo delle Libia di gestire i contatti preliminari con i britannici in vista della fissazione sul terreno dei confini internazionali fra Libia e Sudan. La missione di Vittani e di De Agostini si concluse, infine, con il rientro dei due a Bengasi il 22 febbraio.

Il 26 e 30 agosto 1934 il capitano Emilio Vittani ed il tenente-colonnello Gino Sozzani si alternarono, per contro, ai comandi di un Ca.101 in volo speciale verso Auenat. Le Memorie Storiche dell'Aviazione della Cirenaica elencano i membri degli equipaggi, ma stranamente non indicano il motivo della missione:

26 agosto - Apparecchio: Ca.101. Equipaggio: Ten. Col. A.A. Sozzani Cav. Uff. Gino, Capit. A.A. Vittani Cav. Uff. Emilio, Capit. Oss. Guidi Cav. Uff. Giovanni. Apparecchio: Ca.101. Equipaggio: Ten. A.A. Tumminiello Sig. Giuseppe, Maresc. Pil. Reggiani Giordano, Cap. Oss. Daneri Cav. Amerigo; eseguono un raid in zona desertica sino Auenat.



Panorama aereo ripreso da sud di Mount Bagnold, ex Cima Mussolini, seconda cima del massiccio del Jebel Uweinat (1.854 m s.l.m.). Questo panorama è stato probabilmente d'ispirazione al prof. Umberto Mönsterin, che nel febbraio 1934 fu il primo europeo a scalarne la vetta (arch. U. Mönsterin).

Sappiamo però da un'altra fonte che il Ca.101 pilotato da Sozzani trasportava proprio il colonnello Enrico De Agostini, ormai posto ufficialmente a capo della Delegazione italiana della Commissione congiunta italo-britannica incaricata di delimitare il confine internazionale fra Libia e Sudan Anglo-Egiziano, compito questo che Roma e Londra avevano finalmente formalizzato il 20 luglio 1934 mediante un sofferto scambio di note. Oltre a De Agostini, facevano parte della delegazione italiana il maggiore Rolle ed il tenente Guido Masserano in qualità di topografo. La delegazione britannica era costituita dal maggiore E.T. Wyatt e dal *Navigating Officer* Sweeting. Durante la verifica delle pale confinarie erette lungo il nuovo confine internazionale (compito questo concluso il 3 settembre 1934), Sozzani si dedicò all'elaborazione di un piano organico per il potenziamento degli aeroporti della Cirenaica lungo la rotta Bengasi-Gialo-Cufra-Auenat. Fin dai primi momenti del suo incarico in Libia, infatti, quell'ufficiale aveva studiato la possibilità di volare direttamente da quella colonia fino all'Eritrea avvalendosi di soli campi italiani. Si trattò, per l'epoca, di un'iniziativa preveggen- te, poiché gli aerei d'uso sahariano all'epoca in dotazione alla Regia Aeronautica (Ca.101 e Ro.1), anche se muniti di serbatoi supplementari, non erano in grado di superare in unico balzo i 1.500 km che separavano l'aeroporto di Auenat da quello di Tessenci in Eritrea.

Secondo il piano di Sozzani era necessario potenziare convenientemente, tanto per cominciare, il campo di fortuna di Auenat. La lista dei lavori da realizzare risultava tuttavia piuttosto lunga e comprendeva, tra l'altro, la realizzazione di una piattaforma di cemento da 15x30 m protetta da una tettoia, in grado di ricoverare un apparecchio in riparazione; un'officina che potesse assicurare riparazioni di modesta entità, alcuni magazzini, una stazione radiotelegrafica ad onde corte e lunghe per il collegamento con gli apparecchi in volo, un sistema di distribuzione per il rifornimento rapido degli apparecchi, l'impianto di un semaforo a fianco della manica a vento e la costruzione di locali per l'alloggio del personale di terra con annessi posto di medicazione, cucina e depositi d'acqua. Sozzani raccomandò anche il miglioramento della segnaletica e propose di intitolare l'aeroporto alla memoria di un Caduto: "Celestino De Salvo", nome peraltro mai adottato. La relazione in parola specifica inoltre:

A sud-ovest delle pendici Ovest del massiccio [del Gebel Auenat] è stato organizzato un campo di fortuna per il momento delimitato con materiali di circostanza: fusti, sassi imbiancati con latte di calce, ecc. La natura pianeggiante del terreno permette di ampliarlo in qualsiasi senso per renderlo di dimensioni grandissime. I lavori necessari per delimitarlo ed individuarlo come campo di fortuna con segnali regolamentari, non sono stati previsti nel quadro generale delle proposte inoltrate per la sistemazione definitiva dei campi d'atterraggio della Colonia in quanto che nell'epoca la zona d'atterraggio era in territorio ancora in contestazione.

Naturalmente, Sozzani era consapevole del fatto che i forti venti dominanti da NE, le temperature elevate della zona e la generale difficoltà dei trasporti impedivano comunque all'erigendo campo di Auenat di assurgere al rango di un vero e proprio aeroporto di manovra, fatta salva la possibilità, piuttosto improbabile, di mettere in bilancio una spesa generale a dir poco ingente, concludendo pertanto che: "Date però le enormi difficoltà derivanti dal trasporto dell'acqua e del materiale da costruzione, riterrei opportuno sostituire alle costruzioni per alloggio, cucine ecc., tende tipo ospedaletto". Posto che da Cufra, ad Auenat le autocolonne impiegavano ben tre giorni, Sozzani confermò, pertanto, al termine della propria analisi, che l'ultimo aeroporto di manovra da utilizzare sulla rotta verso i possedimenti italiani dell'Africa orientale doveva essere, necessariamente, quello di Cufra, mentre Auenat poteva essere utilizzato soltanto come base aerea secondaria.

Gli interventi realizzati nel 1934 sulla rotta per il campo di Auenat si ridussero, di conseguenza, all'allestimento di due nuovi campi di atterraggio di fortuna ubicati rispettivamente presso Garet el Cudi ed Archenu realizzando, in questo modo, un sistema di piste predisposte ogni 100 km tra Bengasi e quell'ultima pista nel deserto.

Il campo di Auenat durante la guerra d'Etiopia

I lavori per potenziare Auenat previsti originariamente furono prontamente realizzati già nel 1935, in vista dell'ormai imminente invasione dell'Etiopia. Un documento riservato redatto il 20 luglio di quell'anno dal generale dell'Aeronautica Rino Corso Fougier, all'epoca destinato in qualità di titolare del portafoglio aeronautico al Governo delle Libia, evidenzia, infatti, che:

Il ministero dell'Aeronautica ha in definitiva determinato che le squadriglie destinate all'A.O. effettuino il viaggio di trasferimento, passando per il territorio libico secondo la rotta Bengasi-Cufra-Auenat, col sorvolo delle località di Misurata e Gialo. È previsto che il trasporto abbia inizio verso la metà di set-

Fonti e bibliografia

Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, Roma: Fondi vari

Almasy, L., *Unbekannte Sahara; Mit Flugzeug und Auto in der Libyschen Wüste*, Leipzig, F.A. Brockhaus, 1939.

Bermann, R. A., *Zarzura, die Oase der kleinen Voegel*, Zürich, Büchergilde Gutenberg, 1938.

Caporiacco (di), L., 1934. *Nel cuore del Deserto Libico. A Cufra, a Auenat ed oltre con la spedizione Marchesi*, Firenze, Garoglio, 1947.

De Agostini, E., *El-Auenat chiave del deserto libico*, Rocca S. Casciano, 1934.

Id., *La nuova frontiera fra Libia e Sudan Anglo-Egiziano* in "Bollettino Ufficio Studi della Cirenaica".

Bagnold, R. A., *Libyan Sands. Travel in a Dead World*, London, Hippocrene Books, 1935.

Kay, R. - Langford, K., *Long Range Desert Group in Libya, 1940-1941*, in *The Official History of New Zealand in the Second World War 1939-1945*, 1948, Wellington, Historical Publications Branch.

Kelly, S., *The Hunt for Zarzura. The Lost Oasis and the Desert War*, London, John Murray, 2002.

Mason, M. H., *The Paradise of Fools*, London, Hodder Stoughton, 1936.

Monterin, U., *Attraverso il deserto libico fino a Ribesti* in "L'Universo", 1935.

O' Carrol Brendan, *Bearded Brigands. The Legendary Long Range Desert Group in the Diaries & Photographs of Trooper Frank Jopling*, Wellington, Ngaio Press, 2002

Sanford, K. S., *Libyan Frontiers*, Geog. Jal., 1940.

Shaw, W. B. K., *Long Range Desert Group. The Story of its Work in Libya, 1940-1943*, London, Collins, 1945. (Repr. 2000, London, Greenhill Books).

Santoro, G., *L'Aeronautica Italiana nella seconda guerra mondiale*, Milano-Roma, Ediz. Essc, 1957.

Stella, G.C. e Lorenzini-Doveri, P., *Trent'anni d'Africa. Vita del generale Medaglia d'Oro Orlando Lorenzini*, Edizione numerata di 500 esemplari, 1996

Zeleny, A. P., *The Desert Rescue Team* in "After the Battle", 1986.

"Bollettino Ufficio Studi della Cirenaica",

"L'Universo", Istituto Geografico Militare, annate varie.

tembre e continui fino al 15 dicembre per scaglioni di squadriglia (7 apparecchi). Gli apparecchi che in totale dovranno trasferirsi nell'A.O. sono 163. Deve pertanto prevedersi l'organizzazione dei campi e delle rotte in modo da fornire ai reparti destinati all'A.O. la massima assistenza.

La possibilità di dar corso ai voli di trasferimento dei Ca 133 alla volta dell'Africa Orientale lungo la tratta Bengasi-Auenat-Tessenei si tradusse, pertanto, nell'invio in quell'angolo di deserto di adeguate quantità di lubrificanti e di carburante mediante diverse spedizioni partite da Cufra. Nel contempo, il servizio di assistenza in volo ed a terra fu assicurato da una stazione radiotelegrafica installata laggiù e dall'invio in quella scomoda località di un nucleo formato da due motoristi e un montatore. A parziale consolazione di quel ridotto nucleo di avieri, la mensa della spartana cucina installata in sede fu dotata, per l'occasione, di un frigorifero. La sicurezza della pista e delle strutture, divenute ormai il "Campo Base Sussidiaria di Auenat," furono a loro volta affidate ad "almeno una squadra della compagnia Auto-Sahariana".

Già il 7 settembre 1935 il capitano Emilio Vittani volò da Bengasi a Cufra via Gialo con un Ca.101 raggiungendo, il giorno successivo, Auenat per soggiornarvi fino al 20 settembre. Rientrò quindi, in due tappe, a Bengasi con un Ro.1 trasportando, in quell'occasione, il maggiore Rolle, ormai destinato ad un nuovo incarico in Eritrea.

Auenat fu quindi visitata dallo stesso Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, governatore della Libia, fra il 2 ed il 9 dicembre 1935 in occasione di un raid desertico percorso da un S. 73 sulla rotta Mellaha - Cufra - Auenat - Giabarub - Amseat - Tobruk - El Aden - Bengasi - Hon - Mellaha.

...durante la seconda guerra mondiale

Dopo l'intervento italiano nel conflitto, Auenat tornò agli onori della cronaca il 24 agosto 1940, quando il comando della Regia Aeronautica di Bengasi comunicò a Roma la prevista partenza, di lì a due giorni, di sei velivoli S. 79 alla volta di Asmara - Tessenei passando da Auenat. Il trasferimento dei velivoli, denominati in codice da MR 1 a 6, rappresentava la prima applicazione pratica dei progetti redatti sin dal 1934, ma a causa di una tempesta di sabbia i piloti persero tutti sia l'orientamento sia i contatti radio con la base eseguendo, infine, una serie di atterraggi di fortuna nel deserto a sud di Cufra.

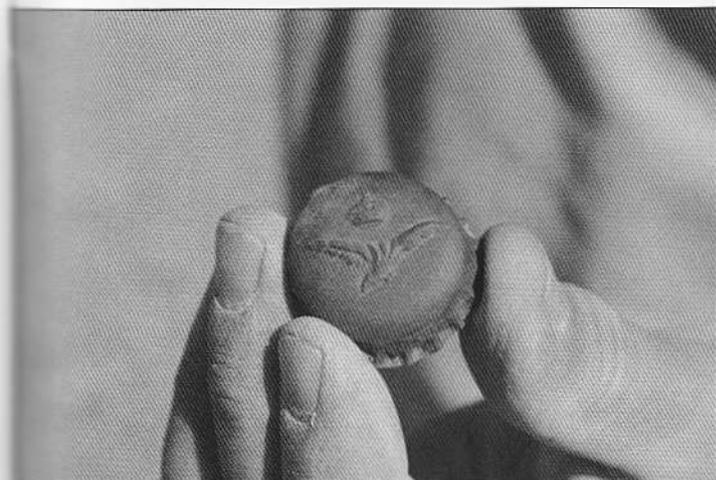
Già il 27 agosto, il Comando Aeronautico della Libia comunicò al ministero che il velivolo nominato in codice MR1 aveva chiesto soccorso: "Faremo radiofaro per aerei che ci cercano. Non conosciamo posizione". Tripoli trasmise successivamente a Roma, il 28, l'avvio delle operazioni di ricerca, condotte da un S. 75 e due Ca. 309 "Ghibli", annunciando, quello stesso giorno, l'avvenuta individuazione dell'MR6 presso Archenu, 40 km a NW del Gebel Auenat. Nel corso della stessa giornata, anche un altro velivolo venne rintracciato, danneggiato, nel deserto. La sera del 29, tutti gli apparecchi dispersi erano stati comunque ritrovati. La mattina del 30 un successivo telegramma informò che cinque dei sei S.79 erano indenni al pari dei loro equipaggi e che gli apparecchi si trovavano tutti non troppo distanti dal Gebel Auenat. Un bombardamento e mitragliamento del campo di Auenat, effettuato per la prima volta dall'inizio del conflitto il 27 agosto da cinque bimotori "Blenheim" britannici, faceva tuttavia temere una rinnovata minaccia inglese nei confronti di quegli indifesi trimotori immobilizzati.

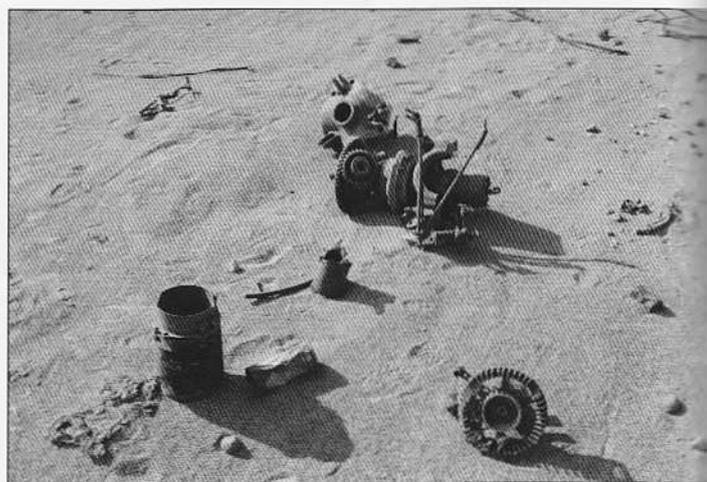
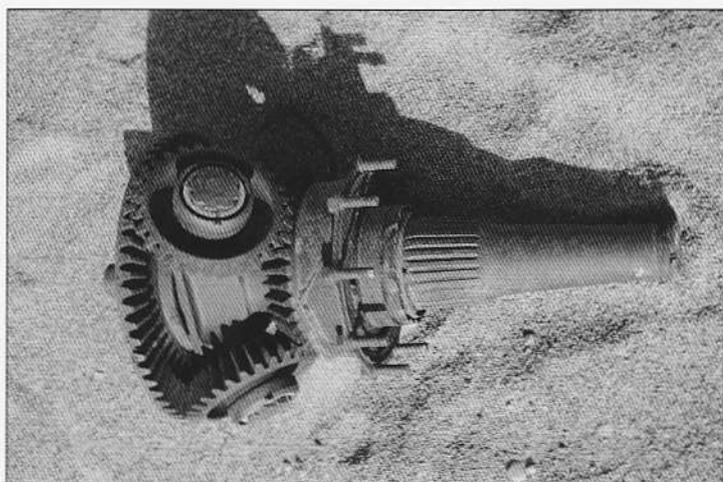
Già per il 30 agosto tre dei sei velivoli furono riforniti e rimessi in condizione di decollare e rientrare alla base di partenza a cura del provvidenziale campo di Auenat che riuscì, in tal modo, a giustificare ad *abundantiam* (e in un colpo solo) la massa di investimenti e, soprattutto,

Da sinistra.

Tappo a corona con il simbolo della Regia Aeronautica ritrovato fra i resti delle strutture logistiche del campo di Auenat.

Fondo di bottiglia con l'acronimo della Regia Aeronautica ritrovato fra le pietre delle strutture logistiche del medesimo campo.





to, di sforzi spesi fino a quel momento da parte della Regia Aeronautica per quel lontano avamposto desertico.

Di lì a pochi giorni seguirono a ruota gli altri due apparecchi ancora in condizioni di volo. Continuavano per contro a mancare notizie in merito all'MR1, "che dubbie informazioni danno atterrato presso Auenat". Alla fine, anche l'ultimo aereo venne rintracciato nel corso del mese di settembre, senza equipaggio e in avaria, venendo ben presto privato delle armi e abbandonato nel paesaggio allucinate del Gebel.

Di lì a poco (31 ottobre 1940) ebbe quindi luogo un primo attacco terrestre britannico, quantunque senza esito, diretto contro il minuscolo presidio italo-libico di Ain Doua. L'azione fu eseguita dalla "W Patrol" del Long Range Patrol dal capitano E. C. Mitford. Una seconda (ed ultima) puntata fu messa successivamente in atto, nel corso del mese di novembre, dalla "R Patrol" del capitano neozelandese D. G. Steele: "In novembre, Steele procedette al minamento della pista per Cufra [...] Sul campo d'atterraggio occidentale trovò un Savoia S. 79 e lo incendiò assieme a 8.000 galloni di benzina [...]".

In realtà, il relitto di quello sfortunato S. 79 indicato "sul campo di Auenat" è stato poi rintracciato a quattordici chilometri a nordovest, a riprova del fatto che si trattava, in realtà, dell'MR1 ormai abbandonato da circa due mesi quando fu incendiato.

Il 3 dicembre 1940 seguì un rinnovato attacco aereo britannico contro la postazione di Ain Doua, azione a cui fece eco, per ritorsione, il giorno dopo, il bombardamento dell'altrettanto isolato presidio inglese di Karkur Murr.

In seguito a questi reiterati colpi di mano, peraltro, sia il presidio di Ain Doua sia il campo di Auenat furono di lì a poco abbandonati dagli italiani, data la poca o nulla convenienza di continuare a rifornire quei minuscoli presidi privi persino di adeguate polle d'acqua per i pochi uomini che vi erano distaccati.

L'assenza di presidi avversari nel Gebel Auenat fu a sua volta accertata dai neozelandesi del LRDG il 6 febbraio 1941. L'importanza di Auenat come base sussidiaria lungo la rotta aerea alla volta dell'Africa Orientale era peraltro già venuta meno da tempo e fu soltanto la caduta di Cufra, verificatasi il 1° marzo 1941, a compromettere l'efficienza dei rifornimenti aerei per l'A.O.I. anche se, in effetti, il traffico alla volta dell'Eritrea continuò direttamente da Bengasi, senza scali intermedi, fino al 27 aprile 1941, utilizzando a questo scopo sia i grossi S. 82 sia alcuni S. 79 dotati di serbatoi supplementari.

...e nel dopoguerra

Dopo queste vicende, il campo di Auenat fu ben presto dimenticato. Soltanto nel 1969 una pattuglia del Desert Rescue Team della RAF, di base a El Adem, avvistò nel corso di un'esercitazione il relitto dell'S. 79 ricordato in precedenza. Da allora i resti del velivolo sono andati via via riducendosi per successive spoliazioni. Per il resto, nulla è cambiato e quel minuscolo insediamento aeroportuale è rimasto immutato. Il nome scritto coi sassi sulla pista naturale, i resti dei segnali di demarcazione e le poche tracce superstiti della dura vita dei pochi uomini, francamente eccezionali, spintisi fin laggiù, oggi rintracciate e proposte ai lettori, sono, pertanto, l'ultima testimonianza affidata alla memoria di un tempo lontano in attesa che il deserto prenda la sua rivincita sulle vestigia di chi tentò di sfidarlo con i ben modesti mezzi di quegli anni. Resta comunque una interessante pagina della nostra storia coloniale.

Materiali appartenenti all'S.79 il cui relitto è illustrato nella pagina a fianco.

Si ringraziano per la collaborazione Willy Mönsterin, Giulia Castelli Guzzardo, l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, il tenente colonnello Pierluigi Rolandi e le imprese "Digital-Globe" e "Telespazio".

Il relitto dell'S.79 che giace a circa 14 km a nord-ovest del campo di Auenat in due foto scattate il 4 gennaio 2008.



Un particolare della fusoliera del medesimo relitto.



Sotto, da sinistra.

Tracce dei segnali di demarcazione del campo di Auenat realizzati con sassi accuratamente disposti.

Parte di uno dei motori dell'S.79. Sui rottami di due dei motori del velivolo è stato ancora possibile leggere i seguenti dati matricolari punzonati: "AUSA-4-4-1940 N1145, S79 PEGASO ALFA126 RC, DIS NORMALE W-132-Ø 3400, DATA CONSEGNA 4-4-1940, MATRICOLA MILITARE 305445" e "AUSA-4-2-4-1940 N1143, S79 PEGASO ALFA126 RC, DISEG NORM W-132-Ø 3400, DATA CONSEGNA 2-3-1940, MATRICOLA MILITARE 305444".





Quanto, nel gennaio 2008, rimaneva del relitto di un S.79 che giace a circa 14 chilometri dal campo libico di Auenat (foto A. Menardi Noguera; si veda articolo a pag. 56).

Un reparto di cavalleria della 1^a Armata tedesca entra a Bruxelles nell'agosto 1914 (g.c. T. Gambini; si veda articolo a pag. 26).



STORIA
MILITARE