

missione Gilf-Uweinat 2009

Nove partecipanti fra i quali due geologi ,uno storico militare ed un editore sono partiti il 14 Novembre percorrendo circa 3000 Km il 90% dei quali su sabbia e fondo sasso roccioso alla volta del confine sud-occidentale egiziano con qualche puntata in territorio sudanese e libico , alla ricerca di tracce, testimonianze, campi dei famosi LRDG.



LRDG ROUTES



14.11 Raggiungiamo il punto di incontro presso l'oasi di **Bahirija** il giorno stesso e si compone il gruppo con quattro mezzi fuoristrada, scorta militare e guide locali, viveri e acqua per circa 15 giorni (non vedremo esseri umani fino al nostro rientro).



15.11 Mattinata dedicata all'approvvigionamento ed ad attendere l'ufficiale che ci accompagnerà poi finalmente alle 14 lasciamo l'oasi direzione Farafra con sosta nel **Wadi Obeyed** per il campo notturno



16.11 Sveglia di buon'ora e partenza direzione *Bir Abu Minqar* che raggiungiamo verso l'ora di pranzo; sosta pranzo, poi abbandoniamo definitivamente l'asfalto e ci addentriamo nel deserto: direzione sud.

Il fondo sabbioso è cosparso di innumerevoli fossili di “*rudiste*” di ogni dimensione (bivalvi del Mesozoico estinti) e per i primi 30 km il fondo risulta essere compatto e veloce all'attraversamento ma successivamente incontriamo rocce affioranti dalla sabbia e cominciano i primi insabbiamenti.



Attraversiamo un territorio cosparso di rilievi a forma conica di altezza variabile dai 5 ai 50 metri e mi torna alla mente il disegno dei “LRDG in orienteering” ormai è quasi buio e ci accampiamo in una gola rivolta ad est per proteggerci dal vento il quale risulterà essere un compagno fedele e a tratti invadente.



17.11 Sveglia come sempre all'alba, colazione e camminata esplorativa, direzione est, fino a raggiungere la cosiddetta "***water mountain***" : formazione di arenaria sede di un insediamento neolitico (testimoniato da residui di officine litiche con frammenti di selce lavorata e qualche punta di freccia e graffiti) e successivamente visitato in epoca faraonica (testimoniato da numerosi petroglifi).



Ricomposto il convoglio, proseguiamo verso sud ma numerosi sono gli insabbiamenti e all'ora di pranzo siamo ancora a circa 90 km dalla nostra meta intermedia che è **Abu Ballas**.

Lasciamo alle nostre spalle le formazioni coniformi e ci si presenta una piana desertica di fondo molto compatto che ci consente andature sui 100 km/h e alle 15 finalmente arrivo ad **Abu Ballas**.

Abu Ballas è certamente una delle colline residuali più famose del paese poichè è stata utilizzata come un faro o segnavia naturale (*alam* in arabo) per un lunghissimo periodo di tempo dai viaggiatori che dall'anello delle oasi egiziane si recavano a **Kufra** o si spostavano verso il **Gebel Uweinat**.

Abu Ballas mantiene tuttora questa funzione di segnavia naturale.

Per consentire la traversata del deserto verso ovest fino al successivo punto d'acqua, fin da epoca molto antica venne realizzato ai fianchi della collina un deposito d'acqua (forse segreto) costituito da anfore e giare. La riscoperta di questo deposito è avvenuta nel 1917 a merito di John Ball che battezzò il sito **Pottery Hill**.

Più tardi il Principe **Kemal el Din** lo rinominò col nome arabo di **Abu Ballas** che significa "Padre delle Giare".

Allora ad **Abu Ballas** c'erano numerosissimi vasi di terracotta (non si sa esattamente quanti), alcuni perfettamente conservati come illustrato dal libro di **Theodore Monod** (1994) "**Desert Libyque**". Attualmente... Le giare ed anfore come appaiono oggi.



Il deposito di giare una volta assai ricco di *Abu Ballas* è ridotto ormai a pochi miseri cocci che giacciono sulla sabbia in prossimità della collina, probabilmente spostati dalla loro giacitura originaria da qualche stupido che ha cercato di realizzare una foto particolare.

Il sito archeologico è così disturbato che perfino le ben ordinate fila di giare spezzate illustrate da *Monod* (1994) sono ormai solo un ricordo.

Erodoto (6-7,III), *Il Padre della Storia*, aveva descritto il riutilizzo da parte degli Egiziani e Persiani delle anfore Greche per costituire scorte d'acqua nel deserto lungo le traversate più difficili. Dalle datazioni più moderne sappiamo che le giare più antiche furono prodotte nel 2000 AC mentre le più recenti hanno meno di cento anni (*Monod*, 1994).

Riprendiamo la marcia speditamente, e ci accampiamo in prossimità di un insediamento preistorico con numerosissimi fondi di capanne, macine per le granaglie e manufatti.

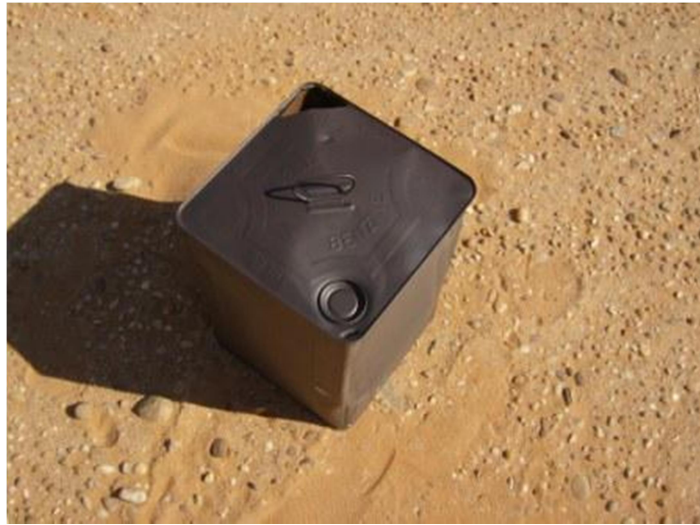
Le selci presenti non sono del luogo, bensì provengono da una zona di crateri che troveremo successivamente: segno evidente di attività di scambio fra insediamenti neolitici della zona.

18.11 Partenza di primo mattino per la zona dei crateri e qui troviamo la selce descritta sopra e i conglomerati arenari dai quali si fabbricavano le famose macine (tali crateri secondo le ultime ipotesi sarebbero di origine idrotermale e non meteoritica come si supponeva) .

Fondo alternante con sabbia compatta e a tratti finissima, a ovest le falesie imponenti del *Gilf el Kebir*.



La nostra meta è **8 Bells** che però raggiungeremo solo nel tardo pomeriggio ma la tappa di avvicinamento è costellata di taniche di benzina inglesi, scatolame.



8 Bells è un campo di atterraggio nella vastissima piana della zona sud del **Gilf** circondato appunto da otto colline e utilizzato dagli inglesi LRDG per parecchio tempo durante la seconda guerra mondiale; posto a circa mezzavia fra l'oasi di **Cufra** e **Dakhla** era in grado di assicurare una copertura di tutto il territorio meridionale dell'**Egitto/Libia** e parte settentrionale del **Sudan**.





La piana di atterraggio è indicata da una grande freccia e dalla scritta 8 Bells formate da taniche interrate: affascinante ed è facile immaginare le tende alle pendici della collina e qualche attività segnalata dalla presenza di scatolette e qualche raro reperto. Ci accampiamo in una rientranza del cosiddetto *Gilf basso*.

Il vento freddo e fastidioso non ci abbandona.

19.11 Direzione monumento Principe *Kamal el Din*, nipote di **Re Fuad** e grande esploratore del deserto, amico e finanziatore delle spedizioni di *Almasy*; la tappa di avvicinamento si presenta difficoltosa, infatti la vasta pianura antistante il monumento è solcata da profonde tracce di mezzi pesanti: i famosi *convogli per Cufra* della seconda guerra mondiale.



tracce dei convogli



Ai piedi del cumulo di pietre c'è proprio la lapide lasciata dallo stesso *Almasy* in sua memoria nel 1932, purtroppo spezzata da un certo *Clayton* (non quello, per intenderci, compagno di viaggio di *Almasy*) invidioso del Conte.





Almásy with the monument to Prince Kemal el Din



Lasciamo nella cassetta dei ricordi il patch della [Società italiana di geografia e geologia militare](#) (organizzatrice della spedizione) e le nostre firme.

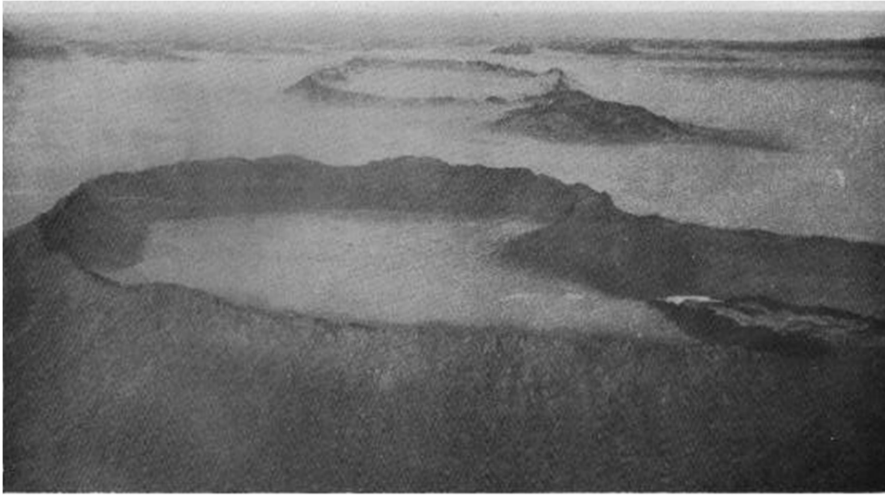
Proseguiamo in direzione sud attraversando la zona dei *Clayton Craters* :

I crateri sono stati visti dall' aereo durante la spedizione del 1932 *Almasy - Clayton di Sir Robert Clayton*. Pertanto, i crateri sono stati nominati da lui. L'unico studio serio dei crateri è stato fatto da *KS Sandford*, che ha accompagnato la spedizione del 1934 di *Bagnold*.

Durante il suo sopralluogo ha determinato, che le colline erano antichi crateri vulcanici di esplosione.

Per maggiori dettagli : <http://www.b14643.de/Sahara/Clayton%20Craters/index.htm>

Lasciamo la zona dei crateri dopo averne visitati un paio che presentano un accesso, e al loro interno troviamo tracce di focolari e selci scheggiate, individuiamo così dei ripari all'interno dei coni per carovane, armenti e genti.



"Clayton's Craters" as first seen from the air (N 22°20' E 25°30')

In un piccolo cratere leggermente isolato individuiamo, nascoste, delle incisioni rupestri che dubitiamo siano mai state descritte, per cui facciamo il punto GPS e i dovuti rilievi.



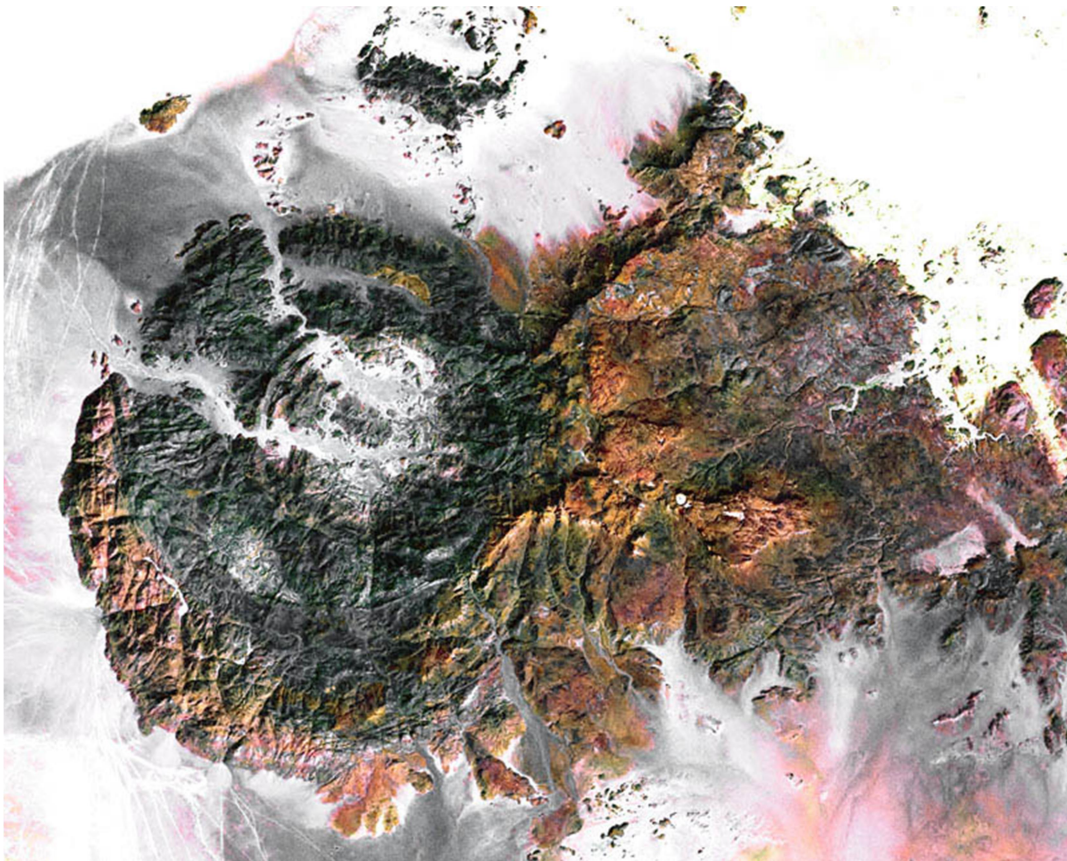
Proseguendo la nostra marcia a sud finalmente raggiungiamo verso le 16.30 (tramonto) le prime diramazioni del *Karkur Thal* nell'*Uweinat* egiziano.

Nota:

1931-1933: L'Oasi **Cufra** viene conquistata dalle truppe del Generale **Rodolfo Graziani** il 19-1-1931.

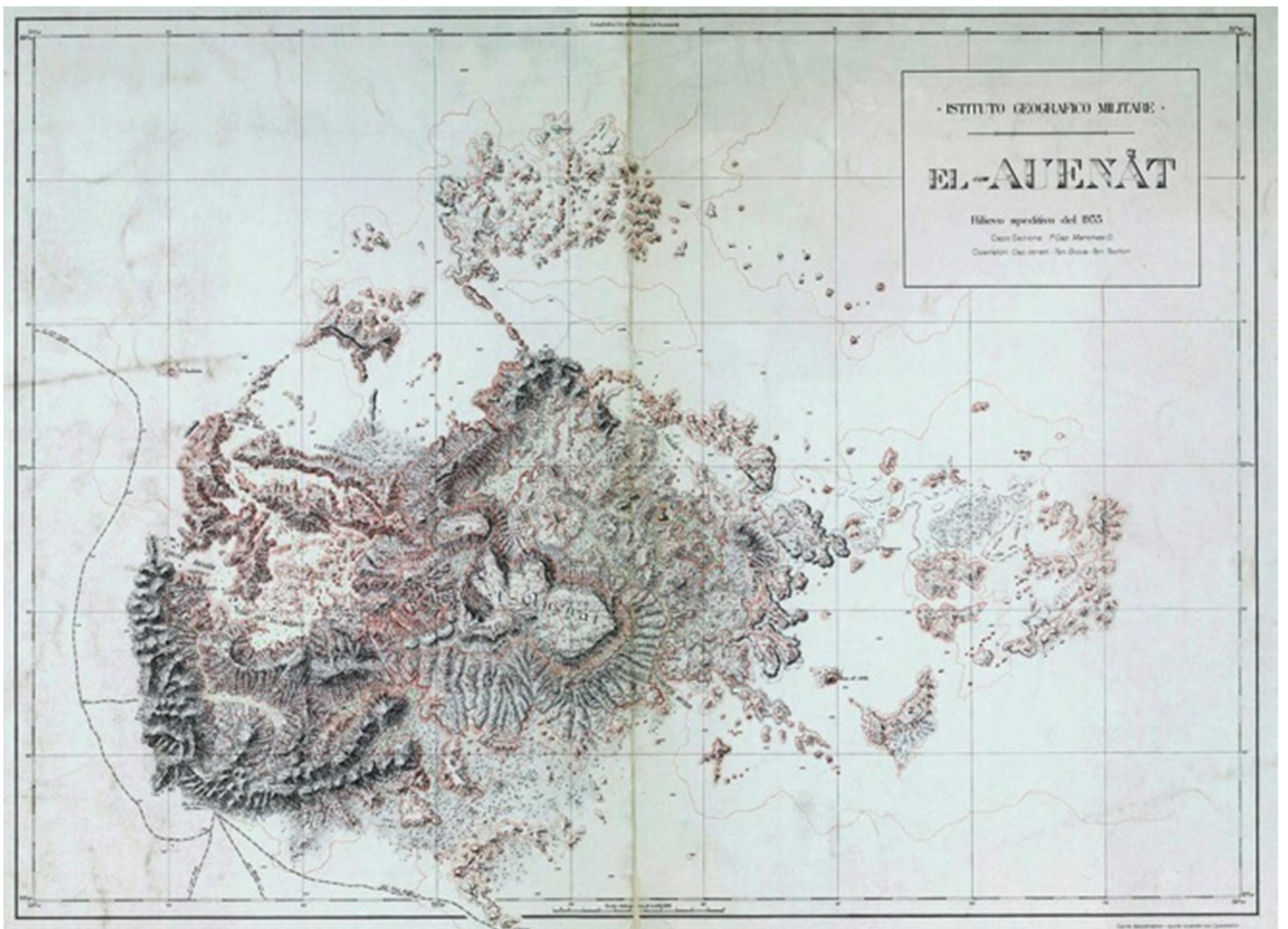
Il primo italiano a raggiungere il *Jebel Uweinat* fu il tenente *Prada*, a comando di un drappello di meharisti impegnato nell'inseguimento a caldo dei guerriglieri libici in fuga da Cufra.

Nel 1931, *Ardito Desio* è il primo geologo italiano a visitare il Jebel Uweinat. Vi pone piede per conto della "Missione Scientifica della Reale Accademia d'Italia a Cufra".





La missione geotopografica IGM guidata dal Capitano **O. Marchesi** completa in otto mesi di lavoro la prima mappa 1:100.000 del Jebel Uweinat.





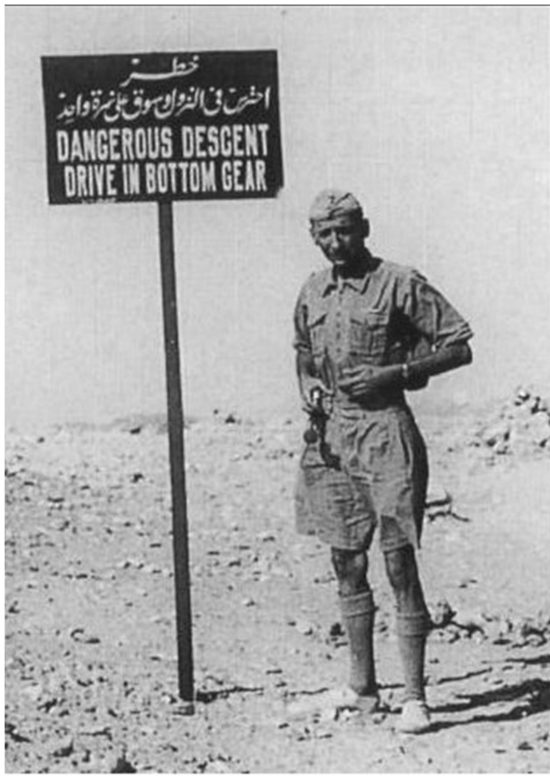
Members of the Marchesi mission at Ain Doua (with Penderel):
Ten. Tsch-on, Col. Penderel, Ten. Giova, Cap. Marchesi, Prof. di Caporiacco, Cap. Veratti



Con la missione è presente il **Conte Lodovico di Caporiacco**, Professore di Zoologia. Viene scalato per la seconda volta il plateau sommitale del massiccio. Il punto di vetta è battezzato **Cima Italia**.

L'esploratore ungherese Conte **Laszlo Almasy**, in visita al campo italiano, scopre congiuntamente

con Di Caporiacco le pitture rupestri di *Ain Dòua*. La scoperta gode di vasta risonanza sulla stampa Italiana ed estera.



Almasy at the pass leading down to Assiut



Ahmed Hassanein Bey

Al termine della missione viene lasciato un presidio militare fisso ad *Ain Dòua*, inizialmente formato da truppe Eritree (Ascari).

Nel 1934, la Reale Società Geografica Italiana organizza una spedizione verso il *Tibesti*, affidata alla responsabilità del Prof. *Umberto Mònterin*. Originario di *Gressoney La Trinitè*, Mònterin è rimasto famoso per i suoi studi sulle variazioni climatiche nelle Alpi.

Giunto alla postazione di *Ain Dòua*, il professore non si limita alle esplorazioni motorizzate.

Trova una via d'accesso all'Altopiano di *Emeri*, raggiunge *I Gialè Culojorti*, scopre una grotta presso *Ain Zueia*, compie la prima ascensione della *Cima Mussolini* (ora *Mount Bagnold*).



The Map of the Gebel Uweinat (Egypt) by R.A. Bagnold (1931)

Con il Maggiore **Ottavio Rolle** scopre **Ain Duarmè**. Compie osservazioni geologiche e misure meteorologiche.

Nel 1934, il celebre esploratore ungherese **Laszlo Almasy** fa da guida ad una spedizione finanziata dal giornale **Al-Ahram** e da alcuni ricchi espatriati residenti al Cairo. Sono i primi turisti a visitare il Jebel Uweinat.

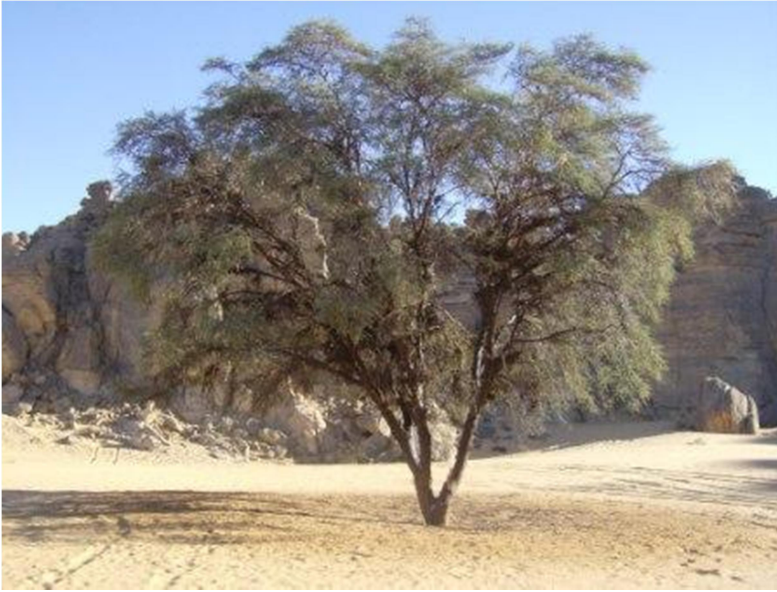
Con la spedizione finanziata da **Sir Robert Mond** si conclude il grande ciclo delle esplorazioni d'anteguerra. **Hans Winkler** intraprende il rilievo sistematico dell'arte rupestre di **Karkur Talh** e pubblica una prima sintesi cronologica basata sugli stili.

1934: I Confini

Il confine fra Egitto e Sudan fu stabilito il 19-01-1899 sul 22° Nord secondo un accordo fra Gran Bretagna ed il Khedive d'Egitto.

L'accordo del 1925 fra Italia ed Egitto pose il limite fra Libia ed Egitto al punto 22 N e 25 E. nll limite fra Libia e Sudan fu stabilito con un accordo Italo-Britannico-Egiziano ratificato a Roma il 20-07-1934.)

Risalendo il Karkur entriamo in territorio sudanese e lo spettacolo è mozzafiato: pitture ed incisioni quasi ovunque e una distesa di acacie (**thal**) malate ma verdi: ormai è tardi per cui allestiamo il campo in un ramo del karkur rimandando al mattino successivo la esplorazione .



20.11 Dedichiamo la mattina intera alla esplorazione e il karkur ci appare in tutta la sua bellezza e ricchezza di incisioni e pitture.



In una diramazione del medesimo rinveniamo, sotto un costone, resti di un bivacco: focolare, resti di pasti, taniche Shell conscritto "Spirit" ossa animali, un rasoio e due bossoli calibro .303 british e 6,5 Carcano.

Sicuramente un campo dei *LRDG*, non descritto, per cui provvediamo ai rilievi, punto gps e foto.





Ci incuriosisce la presenza del bossolo italiano: o fucile di preda bellica oppure risalenti alla presenza italiana nell'*Uweinat* (il .303 è datato 1941 il 6,5 1936) .

Successivamente rinveniamo graffiti molto curiosi: infatti accanto a scene animali di giraffe e bovini troviamo una lunga teoria di cammelli (i cammelli nel sahara sono di recente importazione, prima vi erano solo asini e bovini) e un autoveicolo!

Si riferisce alla spedizione del 1939 di *Re Faruk*.



Rientriamo in territorio egiziano, con sconfinamenti ,durante la risalita, in territorio libico.



Il fondo sabbioso compatto con alcune dune consentono andature di rilievo ma ben presto entriamo in una zona di dune infide con sabbia molle: quello che nella carta inglese 1:500000 pubblicata da *Survey of Egypt* nel 1942 viene segnato come “*impenetrabile dune barrier*” e che corre lungo il confine libico-egiziano.

Tale scelta è dettata dal fatto di non ripercorrere la pista dissestatissima e solcata dell’andata.

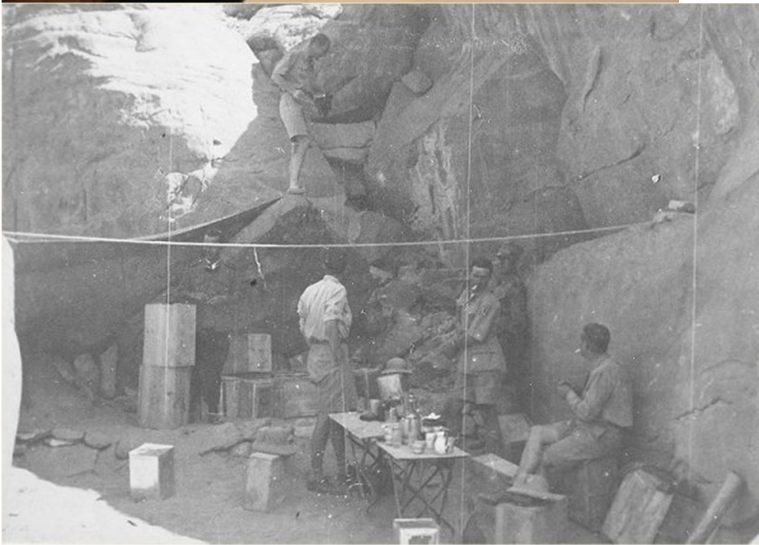
Ci accampiamo fra le dune.

21.11 Di nuovo in marcia e dopo circa 5 km raggiungiamo un gruppo collinare di granito rosa alle pendici del quale si rinvennero moltissimi manufatti, uova di struzzo, macine: punto gps e rilievo.

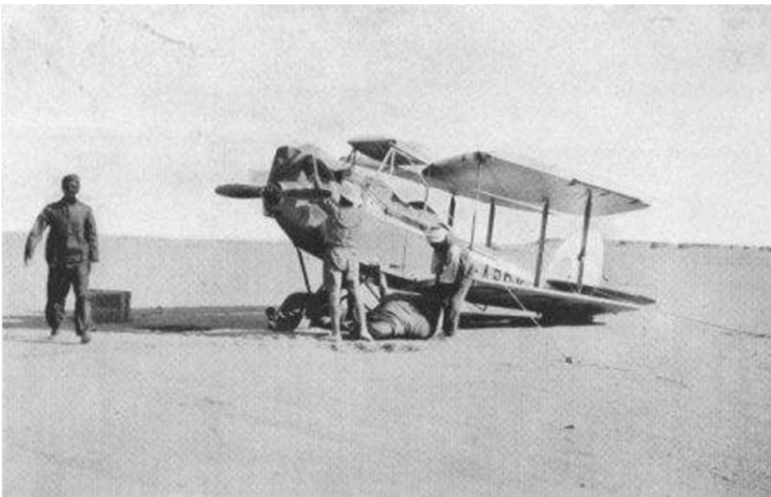
In una conca fra le dune, in un passaggio difficile, rinveniamo dei bauli metallici vuoti: probabile abbandono di convogli libici.

Puntiamo diretti verso *Chianti camp*, riparo fra due massicci di arenaria e campo di partenza di *Almasy* allorché intraprese la traversata verso *Cufra* alla ricerca di acqua (*Sahara sconosciuto ed Nutrimenti*) e vi ritornò con dodici fiaschi di vino chianti.





Del campo quasi nulla è rimasto, qualche frammento di vetro, cerniere di bauli in ottone, e tantissime taniche di benzina sparse ovunque e altre disposte ad angolo retto a delimitare il campo di atterraggio di *wadi sora* : infatti ci siamo proprio di fronte.



Moltissime tracce e graffiti invece di profughi somali e sudanesi in transito verso le coste libiche a testimonianza della bontà del riparo ancora oggi!

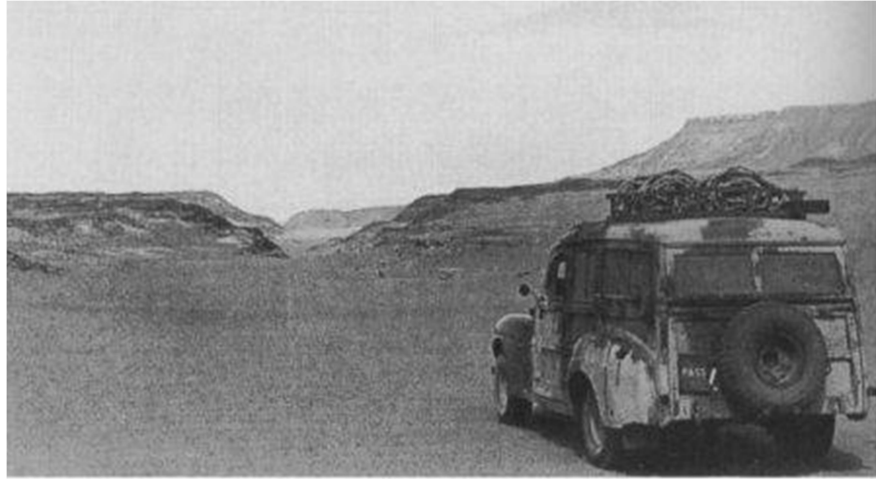
Durante la marcia incontriamo un cafano di *Chevrolet* appartenuto quasi certamente ad un mezzo dei *convogli per Cufra*: fondo sempre solcato dai mezzi pesanti fino a giungere alla famosissima quanto splendida *grotta Foggini* e a *Wadi Sora* ove pernottiamo accanto alla *grotta dei nuotatori*.





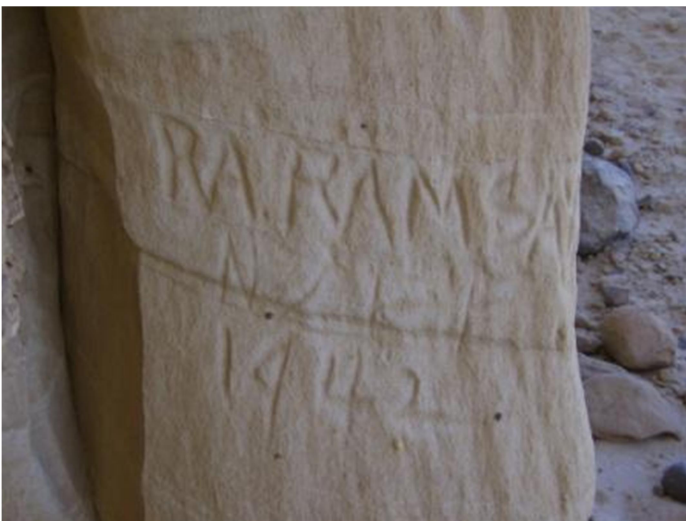
22.11 Sempre vento e per tutta la notte! Lasciamo il campo costeggiando le pendici del *Gilf* fino al mitico *Aqaba pass*, da sempre valico per l'altopiano e punto strategico al punto di essere minato durante la crisi libico-egiziana.





Approaching the 'Aqaba pass from North

Abbiamo praticamente seguito il percorso in base alle taniche di benzina che trovavamo lungo il medesimo!!



Nota:

Il grande avventuriero e attore **Samir Lama** disse: *E poi, guardando dall'alto dei pinnacoli, presso l'Aqaba Pass, mi disse: l'auto di Almasy è nascosta lì, io l'ho vista e so dov'è; vado in pensione l'anno prossimo, ma prima la rimorchierò fino in Germania...*

L'arrivo all'**Aqaba** è costellato di innumerevoli tracce dei **LRDG** e dei **convogli**, e risalirne il valico è sempre fonte di grande emozione, come il raggiungimento di un traguardo.

La vista dall'alto è molto suggestiva come pure dall'alto del **Lama Memorial** che raggiungiamo.

Il nostro obiettivo è raggiungere il **Wadi Hamra** ma ci separa una immensa pietraia arida e nera, solcata da un tratturo improponibile.



Raggiungiamo dall'alto il wadi verso il tramonto e ci ci presenta una vallata rosso corallo everde lussureggiante!

Scendiamo lungo un ripido canalone e siamo nel wadi.



Il tempo di apprestare il campo e accendere un falò che durerà fino al mattino.

23.11 Il wadi è sempre spettacolare, soprattutto ora che è verdissimo e le acacie *thal* sono rigogliose e non malate e le zucche sono abbondantissime.



Numerose carcasse di capre di montagna (*waddan?*).

Lo percorreremo tutto fino allo sbocco nel **GSS** (great sand sea) ricercando graffiti abbondanti ma nessuna traccia evidente dei **LRDG**.

Percorrendo il **GSS** da ovest verso est la traversata risulta abbastanza veloce e raggiungiamo la zona della *silica glass* prima del tramonto.



Nota:

Uno tra i primi a dare notizia dell'esistenza del "*Silica Glass*" fu l'inglese *P.A. Clayton*.

Durante una missione di esplorazione geografica del Gran Mare di Sabbia, scoprì, il 29 dicembre 1932, alcuni pezzi di questo vetro naturale, da lui chiamato "*Silica Glass*".

Organizzò, successivamente, un'altra spedizione alla quale prese parte anche *L.J. Spencer* curatore della sezione mineralogica del British Museum di Londra. Anche se, a tutt'oggi, non sono stati ancora chiariti tutti i "misteri" che lo avvolgono, sappiamo (è la teoria più accreditata) che il "*silica glass*" si è formato circa 28,5 milioni di anni fa (età determinata per mezzo dell'analisi delle tracce di fissione), anche se alcuni studiosi parlano di 30 milioni di anni, e potrebbe essere stato "creato" da un meteorite, da una cometa o da un altro corpo celeste, il cui impatto sulla superficie terrestre avrebbe causato la fusione delle sabbie e dell'arenaria nubiana.

Tuttavia, successive ricerche, non sono riuscite ad individuare il "cratere d'impatto" per cui il prof. Romano Serra del dipartimento di fisica dell'Università di Bologna, ritiene che il corpo celeste sarebbe entrato nell'atmosfera terrestre ad una velocità elevatissima che ne provocò l'esplosione ad una altezza di 10-12 km. dalla superficie del deserto.

L'area venne investita da temperature elevatissime che, come sostiene il prof. De Michele, provocarono la fusione del quarzo della sabbia e, forse, lo portarono anche all'ebollizione. Il successivo, lento processo di raffreddamento del materiale ha determinato la trasparenza del silica glass, che si trova sparso in un'area di 25 chilometri di diametro.

24.11 All'alba percorriamo a piedi alcuni chilometri nella vallata e il sorgere del sole colpisce i pezzi di silica facendoli brillare con tonalità verdi-gialle che spiccano sul fondo sabbioso: spettacolo unico!

Ci aspettano 360 km di traversata del gran mare, che riusciamo a fare in una giornata, soffermandoci presso il relitto di una camionetta *Ford* dei *LRDG* abbandonata per rottura dello sterzo.





La sera siamo di nuovo nella zona del *Wadi Obeyed* allestendo il campo in una delle innumerevoli gole.

25.11 Ci incamminiamo lungo il wadi alle pendici della grotta ai bordi di un paleolago e troviamo un grosso insediamento neolitico con fondi di capanna, officine litiche e moltissimi manufatti in selce nerastra decisamente molto più curati e rifiniti di quelli fin ora trovati: punto gps e rilievo.



Attraversiamo tutto il deserto bianco e giungiamo a *Ain Serw* (evergreen) una sorgente circondata da palme e tuttintorno cocci e vasellame di epoca presumibilmente romana e poco più in là, una necropoli con corpi mummificati.



Campo ai margini del deserto bianco.

26.11 Sulla via del rientro: abbandoniamo il deserto per intercettare l'asfalto alla *Critical Countain* nel deserto nero e ci portiamo a *Bahairija* ove pernottiamo.



27.11 Verso il *Cairo*

28.11 Rientro in Italia.

Considerazioni:

Possiamo definire un pieno successo la spedizione e ben oltre le nostre aspettative: abbiamo mappato rilevato e fotografato moltissime testimonianze dei LRDG compreso campi e bivacchi, abbiamo trovato le tracce dei famosi convogli di Cufra, campi di atterraggio e relitti e a breve verranno pubblicati i risultati su riviste scientifiche di geologia e geografia militare.

Trovati insediamenti preistorici in parte noti e moltissimi ignoti, dei quali abbiamo rilevato la posizione e la struttura.

Trovate incisioni rupestri molto probabilmente non ancora descritte.

Grazie a tutti i partecipanti.

Daniele Moretto

NOTE STORICHE

I Convogli per Cufra

la storia è poco conosciuta, ma il deserto libico è stato teatro di una delle più grandi imprese di carattere logistico della Seconda Guerra Mondiale.

Dopo la conquista di Kufra da parte dei francesi, nel febbraio 1941, è emerso che questi non avevano né le risorse umane, né la capacità logistica di mantenere tale presidio ed il compito cadde sul Sudan Defence Force.

Tutte le forniture per i due anni successivi dovevano essere trasportate a mezzo camion da Wadi Halfa, sul Nilo, attraverso 1200 chilometri di deserto arido e senz'acqua. I convogli seguivano percorsi standard via Bir Misaha e Jebel Kamil alla punta meridionale del Gilf Kebir, o attraversando Wadi Firaq o Wadi Wassa.

Da qui i convogli puntavano verso nord, superato i 'Tre Castelli' e Wadi Sora, poi continuavano via Mushroom Rock Jebel Kendall a Kufra.

A tuttoggi un certo numero di reperti restano ancora sparsi nel deserto. C'è un relitto di camion da 10 ton 6WD sulla pianura a sud di Aqaba pass, un mezzo Ford seppellito da 1,5 ton '42 nelle dune di fronte alla foce del Wadi Bakht, uno Chevrolet e molti altri relitti sparsi ad est del Gilf.

Ci sono i resti di uno Chevrolet sulla pianura a ovest di Wadi Sora. Anche questo sicuramente apparteneva alla convogli per Kufra, e ad eccezione della rimozione di tutte le parti utilizzabili, i resti sono in ottimo stato di conservazione.

Nei pressi del passo sulle dune da Jebel Uweinat a Jebel Arkenu (e quindi a Kufra) ci sono i resti di un autocarro Ford, che probabilmente faceva parte dei convogli, anche se questo non è stato confermato. Il modello è probabilmente un V8 1940.

Nelle precedenti spedizioni abbiamo incontrato i resti di una Ford 30cwt autocarro leggero in prossimità del bordo settentrionale del Selima Sand Sheet, a circa 60 chilometri a est nor-est del Gilf Kebir.

Come percorso era un po' a nord delle solite piste del convoglio, questo potrebbe essere stato un veicolo LRDG.

I percorsi sono disseminati di lattine vuote di cibo, innumerevoli taniche di benzina.

A Jebel Kamil rimane ancora una grande pila di barattoli vuoti di benzina, alcuni anche con l'etichetta di carta

Sulla piana perfettamente piatta vicino a "Eight Bells", si trova ancora la segnaletica di una pista di atterraggio fatta con taniche di benzina e olio lubrificante.

Vicino al campo d'aviazione il terreno è cosparso di taniche e barattoli di cibo.

Vi è un altro campo vicino Wadi Sora, quello di chianti camp ed è marcato ai quattro angoli i con taniche di benzina,.

L'area di Wadi Sora sembra essere stato un luogo particolarmente frequentato sia dalla spedizione Almasy che anche appunto dai convogli per Cufra, a giudicare dalla quantità di reperti ed ancora oggi (sic) è tappa intermedia per i convogli che portano i clandestini somali e sudanesi etc verso i porti della Libia.

Tuttavia, l'evidenza maggiore dei convogli sono le tracce.

Decine di solchi profondamente incavati nel deserto testimoniano l'immenso volume di traffico che passa e passava ed attraversarli può essere tuttora un esercizio difficoltoso ed impegnativo .

Nei pressi del monumento del principe Kemal el Din vi è una pianura, di circa 3 chilometri di larghezza, che è incisa da profonde tracce in parallelo alla sua larghezza.

Intersecarle ad angolo retto è quasi impossibile!
Non vi è nulla di pubblicato su convogli purtroppo.

Mentre le imprese del LRDG sono ben note: gli storici hanno completamente ignorato queste imprese.

Non sorprende che Ralph Bagnold avesse pienamente intuito l'importanza dei convogli, infatti tra le sue carte personali depositate presso l'Archivio di Churchill, vi sono i capitoli di un libro destinato alla storia della LRDG, il quinto dei quali descrive i convogli SDF ma Bagnold non pubblicò mai questi scritti...

Quello che segue è il testo del previsto e mai edito libro, capitolo V, compilato dal maggiore JV Simpson, marzo 1944:

Nel mese di aprile 1941, in coincidenza con la ritirata in Libia, venne la necessità di alimentare dal Sudan l'oasi di Kufra appena conquistata.

Questa ipotesi non era stata appunto prevista in precedenza, ma il SDF la soddisfò.

Per fortuna c'era Bimbashi Lonsdale, un ufficiale che aveva già esplorato una parte del percorso in tempo di pace.

Kufra è a 650 miglia a nord-ovest di Wadi Halfa, la tratta offre quasi tutte le varietà di superficie desertica e non c'è nulla di verde su tutto il percorso, tranne la piccola oasi di Selima, situata circa 200 miglia da Halfa.

L'acqua è di pessima qualità ed è giusto buona per preparare il thè.

È inoltre disponibile a Bir Mirsaha (sic) su un percorso alternativo a Nord, e nell'Uweinat circa 400 miglia da Halfa e a sud della pista diretta verso Kufra.

Così i convogli potevano portare abbastanza acqua per bere, ma non per altri scopi.

Il percorso usuale senza grandi variazioni era grossomodo il seguente:

Halfa - Selima o Bir Mirsaha - Sand Dune Gap – J. Kamil - Eight Bells - Wadi Sura - Kendalls - Kufra.

Nei mesi di luglio, agosto e settembre 1942, quando vi furono segni di attività nemica intorno a Kufra, vennero fatti alcuni tentativi per trovare vie alternative al fine di evitare il Wadi Farag e il Wadi Sura, dove poteva esservi per la struttura geologica pericolo di agguati, ma non sono state trovate vie praticabili a causa della sabbia soffice.

"Kendalls" può anche essere menzionata: si tratta di un gruppo prominente di jebels a circa 50 miglia da Kufra che furono utilizzati come un sito per discariche.

Nelle relazioni precedenti si chiamava "24/24" dalla sua posizione di 24E 24N.

Non sembra completamente sicuro di come il nome "Kendalls" sia nato, ma si crede che sia stato un soldato dei R.E. impegnato a costruire serbatoi d'acqua.

Un'altra difficoltà è stata che la città di Wadi Halfa, con le ferrovie e i cantieri, si trova sulla riva orientale del Nilo.

Autocarri, personale e carichi per Kufra dovevano essere traghettati su chiatte, e quando il fiume era in piena occorrevano anche più di due ore per attraversarlo.

Le caserme erano tutte sulla riva orientale e le officine sulla riva ovest, fino a quando i nuovi edifici della sponda ovest furono pronti nel mese di settembre 1942.

60 veicoli sono stati ritirati dalla zona di Kassala per allestire i convogli, e altri dalla zona di Khartoum.

il 17 aprile 1941 Il convoglio era così composto :

1 B.O.

2 N.A.S.

114 N.O.Rs.

4 Bren Vans

41 Ford 30 CWTS

37 Maple Leaf Chevs.

1 Wireless Van

1 Ambulanza

. 3 Chevrolet andarono perse per la rottura della testata.

Il primo convoglio lasciò Halfa il 28 aprile 1941 con un gruppo di LRDG come scorta e guida.

7 Chevrolet andarono perdute ma Bir Mirsaha venne raggiunta

. Bimbashi Lonsdale decise quindi di raggiungere Kufra con le Ford, lasciando ad un graduato indigeno il compito di proseguire per J. Kamil, dove venne scaricato il carico per poi essere raccolti e portati a Kufra, ancora una volta dalle Ford di ritorno .

Il secondo convoglio lasciò Halfa il 18 maggio con 20 Chevrolet e raggiunse Kufra 8 giorni dopo, con tutti i suoi veicoli.

Sette o otto giorni era il tempo normalmente impiegato per il viaggio.

Il minor tempo mai realizzato fu di 36 ore con due 15 CWTS impiegati nelle operazioni di salvataggio di alcuni aeroplani abbattuti al suolo.

Il terzo convoglio fu meno fortunato.

34 Chevrolet dovettero essere abbandonate a Selima a causa della scarsità di cinghie di raffreddamento per i motori, una parte dei mezzi fu rinviata ad Halfa, ad approvvigionarsi delle suddette cinghie, ma ne ottennero solo per 18 veicoli che poterono così arrivare a Kufra.

Le cinghie furono una preoccupazione costante in questo percorso, il caldo estremo provocava una rapida usura, a volte sulla Chevrolet le pulegge erano disallineate e la qualità delle cinghie era scadente e le forniture scarse.

Nel giugno del 41, 19 camion 10-ton Mack Diesel arrivarono nel deserto da Shellal, dopo continui guai con insabbiamenti e privi di mezzi di disinsabbiamento .

I camion Mack erano sempre guidati da autisti inglesi.

Nel mese di luglio, le prime truppe del S.D.F vennero inviate a Kufra, per sostituire i soldati, alcuni dei quali furono caricati su autocarri del SDF verso l'oasi di Tekro, la prima in territorio del Ciad. Ulteriori undici camion Mack vennero consegnati nel mese di agosto.

Una delle difficoltà di questi camion fu la pressione dei pneumatici. Se la pressione era alta, si surriscaldava il motore e le ruote si impiantavano nella sabbia.

Se la pressione era bassa, correvano più liberamente, ma foravano più frequentemente sul serir e sul suolo roccioso.

35 lbs risultò essere una buona pressione media..

Il No. 1 Service Coy era alle sue fasi iniziali non aveva officine , o camion recupero.

Molti Chevrolet che si erano rotti nel deserto vennero caricati sui camion Mack vuoti di ritorno da Kufra.

La cannibalizzazione dei mezzi fu una necessità spesso praticata.

Verso la fine del 1941, i guasti si fecero più frequenti a causa dell'eccessivo carico sui veicoli.

Testate motore rotte, pistoni rotti, scatole cambio fuori uso erano molto comuni.

Il consumo di olio delle Ford e dei Macks era esageratamente alto.

Durante il 1941 circa 5 convogli al mese vennero inviati a Kufra, ogni convoglio portava circa 250 tonnellate, ma nel 1942, il numero dei convogli doveva essere aumentato.

Una sezione di 34 R.M.T. Coy venne inviata di rinforzo ad Halfa nel mese di febbraio per essere seguita poi da tutta la compagnia.

Vennero impiegati anche gli Chevrolet C-60 di tipo L.

Il convoglio era in media composto da 30 di questi veicoli, 20 per il carico e il resto per la benzina olio e ricambi.

Ulteriori convogli di rinforzo furono inviati a Selima o a Bir Mirsaha per scaricare benzina e per rendere quanto più spazio disponibile per carico utile, ma il rapporto di 2:1 non cambiò mai la situazione.

Lo stesso rapporto si applicò anche ai Macks.

Il carico utile venne limitato a 2,5 tonnellate su 3 e a 6 da 6,5 tonnellate per i Macks, questi ultimi aumentarono in seguito a 7,5 tonnellate.

Nel luglio del 1942 il percorso venne segnalato con pali ogni 5 chilometri e lattine di benzina per la zona del Sand Dune Gap.

Bir Mirsaha venne utilizzato al posto di Selima a causa del suo migliore approvvigionamento di acqua .

Dopo l'agosto 1942 tutti i veicoli disponibili vennero messi in servizio per la fornitura di materiale per Kufra.

I convogli ripartivano 23 ore dopo il loro arrivo ad Halfa.

Questo poteva avvenire solo attraverso l'organizzazione di squadre di manutenzione di 10 uomini che prendevano in carico i veicoli per la pulizia, oliatura e ingrassaggio non appena arrivavano, e venivano concesse agli autisti solo poche ore di riposo.

Due plotoni di n. 34 Coy e alcuni dei dieci-ton Macks portarono le truppe per il raid da Kufra a Jalo nel settembre del 1942.

Alla fine di novembre, dopo la sconfitta dell'Asse ad el Alamein, la necessità di alimentare Kufra improvvisamente cessò, e divenne possibile inviare i convogli attraverso la Cirenaica.

1 Service Coy, 55 R.M.T. Coy, e 417 Gen Tpt Coy, lasciarono Halfa per l'ultima volta il 6 gennaio 1943 alla volta di Kufra e poi a Tobruk, che raggiunsero il 29 gennaio.

43 R.M.T. Coy, 120 Gen Tpt Coy, li avevano preceduti lasciando Halfa il 26 novembre e raggiungendo Tobruk il 16 gennaio.

Durante il periodo settembre - dicembre 1942, 57 R.M.T. Coy (dopo 655 gen Tpt Coy) vennero aggiunti ai convogli per Kufra, come pure:

No. 13. Indian Brigade di Fanteria Ord Coy.

L.R.S. Sudan Ordnance Corps.

L.A.D. Sudan Ordnance Corps.

L.R.S. Indian Ordnance Corps.

Gli ultimi due si trovavano a Bir Mirsaha.

I trasporti in questo periodo ammontarono a 1.000 tonnellate al mese.

I problemi principali in quel periodo riguardarono le rotture al cambio . La situazione ricambi era difficile, e la perdita di veicoli raggiunse il 25%. A dispetto di tutto questo solo un carico non riuscì a raggiungere Kufra.

Si evidenziò la necessità di arruolare infermieri e medici per i lunghi viaggi dei convogli, in quanto oltre ai consueti tagli e lividi, a volte si verificano casi di malaria. Gli infermieri locali fecero un buon lavoro e più tardi, quando la pressione fu maggiore, si ritenne opportuno predisporre un ospedale da campo nella sponda ovest per incontrare i convogli in arrivo. Non c'era disponibilità di carni fresche a Kufra.

Venne tentato un esperimento di invio di carni fresche provenienti da Halfa con un grande frigorifero italiano preda bellica e montato su un 10-ton Mack .

Ben imballata con il ghiaccio, la carne ha raggiunto Kufra in condizioni eccellenti. Tutte le truppe britanniche dei convogli e quelle a Kufra furono alimentate con lo scatolame dei LRDG.



Test run of one of Prince Kemal el Din's purpose-built Citroën halftracks at the Pyramids of Giza.

IL CARTEGGIO ALMASY

CONTESTO:

Verso la metà 1930, il deserto libico non era più la distesa inesplorata che aveva attirato i primi esploratori. Il deserto, almeno in termini generali, era stato rilevato e mappato.

L'Egitto, nominalmente indipendente, era fermamente sotto l'influenza britannica, mentre il Sudan Anglo-Egiziano era de-facto una colonia britannica, fatta eccezione per il nome.

A ovest, l'Italia occupava Kufra, l'ultimo avamposto dei Senussi, nel 1931, estendendo il loro controllo a tutte le parti abitate della Libia.

Dal 1932, gli italiani istituirono una piccola guarnigione a Ain Doua, e a Pozzo Sarra situata all'interno del 'triangolo Sarra', un cuneo di arido deserto nominalmente appartenente al Sudan, contesa tra territori italiani e francesi.

Comprensibilmente, gli esploratori hanno ignorato questi sviluppi – “dopo che tutti erano stati lì prima di ogni governo”. Almásy non ha avuto problemi di attraversarlo verso Kufra dal Gilf nel 1932, per ricostituire le sue riserve d'acqua (e ha ricevuto in dono dodici bottiglie di Chianti dagli ufficiali italiani da cui il toponimo “chianti camp”), e l'inverno stesso Bagnold aveva cenato cordialmente a Sarra con il maggiore Lorenzini .

La questione è stata trattata in maniera meno amichevole dai rispettivi governi, con una escalation di richieste di risarcimento da Italia, in corrispondenza con l'inizio della campagna d'Etiopia. Al culmine della tensione, il Sudan Defence Force ha deciso di mettere un presidio permanente presso Bir Murr, Uweinat, a 500 miglia dal punto abitato più vicino. Infine, il governo britannico ha ceduto il triangolo Sarra nel luglio 1934, riconoscendo l'impossibilità di stabilire la loro affermazione, dato che gli italiani erano già in suo possesso.

E 'stato in questo contesto, che Almasy allestì cinque grandi spedizioni nella regione tra il 1933 e il 1935. In due di queste ha fatto una sortita di là del confine verso Kufra, e in ognuna di esse aveva compagni provenienti da Austria, Ungheria, Germania o Italia. Questo, combinato con la sua personalità eccentrica e un po' scontrosa è stato sufficiente a sollevare il sospetto dei circoli “ufficiali”. Mentre la corrispondenza del Foreign Office riferendosi ad Almásy rivelava nulla di drammaticamente nuovo: il contenuto e il tono dei messaggi però trasmette un sospetto generale verso l'attività sua e dei suoi compagni .

1934 gennaio-febbraio

PRO rif. PER 371/18034

Durante la spedizione dell'autunno 1933 con Frobenius, Almásy ha passato Kufra, Uweinat e successivamente Wadi Halfa.

Indica la corrispondenza, che, su richiesta del Maggiore Rolle, Almásy ha agito come un messaggero italiano per gli inglesi Registry Number J 515/1/66

From: Cancelleria Cairo a Dipartimento egiziano

No. 8/123/34

Data: 17 febbraio 1934.

J: General

8/123/34.

La residenza

CAIRO,
Febbraio 1934 17.

The Egyptian Department,
Foreign Office,
S.W.1.

No. Il vostro invio 117 del 8 febbraio in merito alla questione Oweinat.

L'agente Sudanese ha appena ricevuto una lettera dal segretario civile a Khartoum circa l'inoltro di una copia di una relazione del Governatore della Provincia di Halfa su alcune dichiarazioni fatte a lui dal conte Almasy il 1 novembre dopo che quest'ultimo aveva visitato Kufra e Oweinat.

Alleghiamo una copia della sua relazione nel presente . Vedrete che, secondo le dichiarazioni del conte Almasy gli italiani che aveva incontrato a Kufra e Ain Doua gli avevano detto che il loro unico scopo di occupare Oweinat & Sarra era quello di indurre il governo di Sua Maestà a mostrare una certa attenzione alla questione e di avviare negoziati con il governo italiano, a seguito della quale si sperava che gli italiani avrebbero ottenuto alcune concessioni in materia di frontiera tra Eritrea e Somalia britannica

Nella sua lettera a Hamilton, Gillan, mentre esprime rammarico circa la conversazione con il conte Almasy, suggerisce che le informazioni in essa contenute devono essere accettate con riserva. Non è certo che gli ufficiali italiani che Almasy incontrato conoscessero il motivo della occupazione. Inoltre può essere stato che Almasy stesso aveva alcuni secondi fini nel suo viaggio.

CANCELLERIA

LA occupazione di OWEINAT>

Count Almasy è entrato nel Wadi Halfa con una macchina da Selima il 18 novembre e vi rimase fino al 21. Partito dal Cairo, ha visitato Kharga, Kufra e Oweinat prima di arrivare a Wadi Halfa via Selima per ottenere il permesso di procedere verso sud fino a Lagia. Questo è stato ottenuto, e tornò a Kharga l'8 dicembre ..

Nel corso del colloquio ha detto che c'era ancora un avanposto italiano a Ain Doua, ma che gli italiani erano molto stanchi di occupare la zona senza alcuna notizia sul conto degli inglesi. Ha detto di aver capito che il loro motivo della occupazione, sia Oweinat e Sarra era quello di richiamare l'attenzione e portare le questioni al vertice. Gli italiani erano ansiosi di vedere ufficializzato il confine della Somalia italiana. La questione era in attesa di una soluzione definitiva e soddisfacente da alcuni anni, e si sentivano che la loro occupazione di Oweinat e Sarra avrebbe prodotto una protesta da parte della Gran Bretagna, che avrebbe portato i negoziati nel corso del quale il confine Somalo sarebbe stato ufficializzato con loro soddisfazione. Egli ha raccolto dal Maggiore Rolle, il governatore di Kufra, che gli italiani non volevano Oweinat o Sarra e trovavano la loro occupazione e le modalità non fastidiosa o costosa. D'altra parte mi ha detto che la visione

italiana è che la longitudine 25 gradi, che era il confine tra la Cirenaica e l'Egitto è stato anche il confine tra Cirenaica e il Sudan, ma per quanto il sud Cirenaica ha affermato che non era in grado di dire.

(SGD) D.L. PURVES.
Governatore Halfa

12.1.34

(PV)

J.S. Somers Cooks 27 / 2

Count Almasy è un ungherese che ha viaggiato molto nel deserto libico: ha visitato orenat in auto con Sir R. Clayton-East-Clayton e Penderel nel mese di aprile 1932. Non siamo a conoscenza di altre ragioni per le sue visite, tranne che a lui piace l'esplorazione del deserto.

Ci sono state alcune difficoltà per quanto riguarda il confine tra inglesi e Somalia italiana, sia nelle vicinanze della costa (Bandar Zioda) e nella regione in cui la frontiera si connette con l'Etiopia, dove gli italiani afferrano quello che possono.

L'ultima frase della relazione Major Purves 'è incompatibile con la parte anteriore.

W.B. Mack (?) Feb.28

Io non vedo come gli italiani - ora hanno sollevato la questione - può fare a meno di tenere fuori per Sarra, senza il quale non potranno mai sperare di motivare la loro richiesta sul Tibesti e Borkou.

S 28.2.

1934 febbraio-marzo
Spedizione del conte Almasy in Libia

PRO rif. PER 371/18034

Nella primavera del 1934 Almasy ha organizzato un viaggio per un gruppo di notabili egiziani e tedeschi al Gilf e Uweinat. (L'evento più notevole del viaggio è stato per Almásy riuscire a uccidere uno waddan). E 'stata più la promiscuità dei partecipanti, piuttosto che Almásy stesso, che ha catturato l'attenzione. Anche se è molto improbabile che Almasy abbia avuto motivazioni nascoste, la scelta di un particolare gruppo di compagni potrebbe essere stata un po 'imprudente, al culmine della controversia Sarra.

Registry Number J 683/1/66

From: Cairo a dipartimento egiziano cancelleria

No. 442/4/34
Data: 8 marzo 1934.
J: General

442/4/34

Egyptian Departement,
Foreign Office, S.W.1.

Potreste essere interessati a vedere l'allegata copia di una lettera che abbiamo inviato l'altro giorno per l'agente in Sudan suggerendo che si dovrebbero mettere in guardia Khartoum circa una spedizione sotto la guida del conte Almasy nel deserto libico nel corso della quale probabilmente poterbbe essere visitato l'Oweinat. Vedrete che questa spedizione è probabilmente accompagnata da un giornalista italiano.

Immaginiamo che sai molto di Almasy e le sue spedizioni nel deserto occidentale, come sappiamo qui.

Herr von der Esch è piuttosto un uomo del mistero. Egli è un tedesco di circa trentasei anni di Wurtemberg. Ha servito nell'esercito tedesco durante la guerra ed è stato uno dei primi tedeschi ad andare a Oxford, dopo la guerra. vi incontrò la sua futura moglie, una svedese attraente, che stava imparando l'inglese a nord di Oxford. Suo padre è ancora vivo e vive in Wurtemberg, ma il signor von der Esch spesso non torna in Germania. Nelle conversazioni lui e sua moglie spesso professano la poca simpatia per i nazisti e sono stati di fatto allontanati dalla locale colonia tedesca. Tuttavia, vanno spesso con il ministro tedesco e Frau von Stohrer e sono in stretto contatto con la Legazione. Vedono una grande quantità di residenti inglesi militari e civili e sembrano andare molto d'accordo con loro. Tuttavia, nessuno sembra sapere bene cosa von der Esch stia facendo qui, e perché si sceglie di vivere al Cairo. Egli è apparentemente occupato nella filiale locale della "Maschinen Fabrik Augsburg-Nuremberg", ma la segreteria commerciale non è mai stata in grado di rintracciare qualsiasi vendita da parte sua. Trascorre molto del suo tempo libero, della quale sembra averne un sacco, nel fare spedizioni nel deserto e questo fatto può spiegare la sua partecipazione alla spedizione di Almasy.

CANCELLERIA

Copia.
442/2/34.
Riservate.
La residenza
CAIRO,
Febbraio 1934 24.

J.A. C. de hamilton Esq., M.C.,
Sudan agente,
El Cairo

Caro John,

Come ti ho detto al telefono questa mattina abbiamo imparato che Almasy sta partendo per una spedizione nel deserto libico la prossima settimana. Il suo obiettivo è, pensiamo, il Gilf Kebir, ma ha dichiarato che egli si propone la visita all'Oweinat - ma esattamente quale sia il settore significativo non è chiaro. Dovrà essere accompagnato dal principe Abdel Moneim, il barone Pfyffer e Herr von der Esch e la spedizione sarà probabilmente assente dal Cairo per un mese.

A quanto pare al 'Giornale d'Italia' hanno chiesto se è possibile inviare un rappresentante e questa proposta è probabile sia accettata, al fine di ridurre le spese.

Deduco da ciò che lei ha detto che non è stato chiesto da Almasy alcun permesso per entrare in Sudan e che si può quindi pensare che non hanno intenzione di andare a sud della latitudine 22. Ma si potrebbe pensare che sia opportuno mettere al corrente Khartoum " in particolare in vista della probabile presenza di un giornalista italiano.

(SGD) F.R. HOYER MILLAR

(PV)

Il giornalista italiano, può causare una seccatura.

J.H. Murature (?) 20/3/34

Count Almasy è instancabile, ha visitato oweinat recentemente e come lo scorso autunno (J 515/1/66)

W.B. Mack (?) Mch.20

Se il conte Almasy la ritiene italiana, chiaramente non chiede l'autorizzazione del Sudan per andare a Oweinat.

S 21.3.

1935 novembre-dicembre

PRO rif. PER 371/19099

Almásy, sempre a corto di fondi, è sempre alla ricerca di sponsor per un possibile finanziamento di una nuova spedizione nel deserto. L'occasione sembra sorta nel 1935, quando il principe Ferdinando Lichtenstein stava progettando un viaggio di caccia in Sudan. Non vi è alcun altro riferimento di questo viaggio nella corrispondenza del Foreign Office, tuttavia si può supporre che Almásy convincesse il suo amico (con cui hanno fatto la loro prima avventura nel deserto, la traversata del Arbain Darb el nel 1929) per andare a caccia,

da dove è appena tornato con il conte Széchenyi. E 'stato probabilmente anche un suggerimento di Almásy di guidare dal Cairo a Fasher.

La seguente è la corrispondenza tra il ministero degli Esteri, e Sir Miles Lampson, l'Alto Commissario britannico al Cairo. E 'interessante notare, che non è Lampson, o il governatore generale del Sudan che si oppongono al viaggio, ma il ministero della Guerra e il Ministero dell'Aria. Non vi è alcun riferimento di Almásy a questo rifiuto, ma è interessante notare che egli non fece più viaggi nel deserto dell' Egitto, dopo questo.

No. Registro di sistema J8064/8064/16

Bozza
Sir M. Lampson
El Cairo
Telegramma n. 56 (Saving - Airmail)

Copia corr
S.G.O. ref mia conversazione telefonica con il sig Howell del 22 novembre.
JSSC

22 novembre 1935
Spedita 7

Principe Ferdinando Lichtenstein vuole organizzare un viaggio di caccia in Sudan in questa stagione. I componenti consistono in se stesso (passaporto Lichtenstein), un canadese e un ceco, viaggerebbero in auto dal Cairo a Fasher, nel qual caso il conte Almasy sarebbe accompagnare il gruppo al posto di quest'ultimo. In alternativa, il principe Ferdinando viaggerebbe da Port Sudan.

Si prega di informarsi Governo del Sudan (1) se non vi è alcuna restrizione per le battute di caccia come questo anno a causa della guerra in Abissinia e, se non (2) se vi è la stanza per il principe Ferdinando, il numero di questi permessi è limitato.

Please reply by air mail

JSS Cuochi

Inizialmente la risposta è favorevole:

No. Registro di sistema J9021/8064/16

Da Sir Miles Lampson (Il Cairo)
N. 1380 (1229/2/35).
Datata 2 dicembre 1935
J: Egitto e Sudan

Mr Somers Cuochi comps.
al signor Mack (Vienna)
al sig Howell (S.G.O.)

Copia Khartoum tel. No. 115 a W.O. & A.M. su J9622

Copia di "R" TELEGRAMMA

DA: Sir Stewart Symes, governatore generale, Khartoum.

A: SIR MILES Lampson, Alto Commissario, Il Cairo.

N. 115 del 1 ° dicembre 1935.

No. Il vostro Despatch 330.

Non ci sarà alcuna obiezione all'ingresso del gruppo attraverso Port Sudan e la loro battuta a nord di Fasher, ma è consigliabile che facciano accordi diretti con i guardiacaccia attraverso il nostro ufficio di Londra. Il permesso di viaggiare in auto dal Cairo a Fasher poteva essere concesso solo se le automobili sono equipaggiate con gomme ballon e il viaggio si svolge in inverno, senza donne e con una guida esperta.

Poi, 20 giorni dopo:

No. Registro di sistema J9622/8064/16

Telegramma di
Sir M. Lampson (Il Cairo)
No. 678 Decypher.Secret.
Del Dec.1935 20
J: Egitto e Sudan

Ripetute a Vienna No.50 20 dic.
Tel. Vienna No.51. 20 dicembre.
Ripetuta al Cairo No. 62. Risparmio 20 dicembre.
Somers Mr-comps Cuochi. Al sig Howell (Sudan Govt. Office)

NO DI DISTRIBUZIONE

Decifrare. Sir M. Lampson (Il Cairo)

20 dicembre 1935

D. 10:44 20 dicembre 1935

R. 10:35 20 dicembre 1935

No.678.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Segreta.

No.115 Khartoum telegramma.

Le autorità militari e l'aeronautica sono fortemente contrari alla spedizione dal Cairo a El Fasher attraverso il deserto occidentale, owerat e provincia settentrionale al momento attuale in particolare per quanto il gruppo deve essere accompagnato dal conte Almasy, che ha degli amici su entrambi i lati della frontiera libica.

Chiedono quindi che siano disponibili a viaggiare attraverso Port Sudan.

Indirizzata al Foreign Office 20 dicembre No.678 ripetute a Khartoum

No. Registro di sistema J9622/8064/16

Bozza

Sir W. Selby, (Vienna)

Telegramma No.51

Cypher K.

Nessuna distribuzione

Ripetere in cifre al Cairo per posta aerea, n. 62,

Corrispondenza Copia documento di Mr. Howell (Sudan governo comps Office., Ref., Segreto.

Copia telegramma al Cairo nel J8064, telegramma Khartoum in J9021 e la corrispondenza qui al War Office ed aria Ministero, inf. Segreta.

20 dicembre 1935

Spedita 10

SECRET

Si prega di informare il principe, se è possibile mettersi in contatto con lui, la rotta dal Cairo a El Fasher non può essere consentita.

JSSC

20/12

CONTESTO:

NOTA: libro di Saul Kelly's "The Hunt for Zerzura", ha chiarito una serie di punti sollevati sotto, ancora più importante la verità dietro i messaggi intercettati e la ricerca, sostenuta da tutti i documenti recentemente rilasciato PRO.

Nei primi mesi del 1942 Almásy, come ufficiale della Royal Hungarian Air Force della riserva, venne accorpato al personale di Rommel su richiesta tedesca. Tra i suoi numerosi compiti in questo periodo, nel maggio 1942 ha portato due spie tedesche, John Eppler e Hans Stansteade in Egitto dopo un audace traversata del deserto libico, noto come "Operazione" Salaam ".

Mentre il suo significato è discutibile, certamente questa rimane una delle imprese di Almásy di maggior fama. Al momento il deserto libico è stato per tutti gli scopi pratici dominio del LRDG, ed è stato piuttosto imbarazzante per gli inglesi che Almásy potesse scivolarvi attraverso e ritornare inosservato.

Dopo la guerra, un certo numero di biografi e storici, a seconda della loro appartenenza, interpretarono gli eventi come una capacità superiore di Almásy a scansare pattuglie nemiche e campi minati (a quanto pare non ce n'erano), o alternativamente che gli inglesi, consapevoli delle sue imprese, proprio per "superiore interesse" hanno impedito la sua intercettazione, e gli fu permesso di tornare sano e salvo.

E' chiaro, che i messaggi radio di Almásy sono stati intercettati e decodificati al momento del fallito tentativo di attraversare il Grande Mare di Sabbia. Secondo Jane Howard, che ha lavorato come analista intelligence al codice di decrittazione sezione servizi di intelligence britannici a Bletchey Park: "ho letto da un decodificatore Enigma che ha detto qualcosa su un uomo chiamato Almsy e un commando Condor. Sembrava essere in movimento nel deserto dietro le nostre linee, ho pensato molto spiacevole, dal momento che un mio amico era stato appena inviato nel deserto di istituire un esercito irregolare.

Quest'uomo Almsy potrebbe potuto trovarlo. ero longstopping tedesco High decodifica di comando, e questo aveva scivolato attraverso l'orologio. ho chiesto il permesso di fare una ricerca tra più tra la decodifica Abwehr, e mi fu detto che se volevo potevo usare la mia ora di pranzo o di lavoro straordinario Tra cifrari Abwehr Enigma ho mappato i movimenti di Almsy da Tripoli a Gialo, a sud di Gilf Kebir e verso Kharga, e il segnale lanciato al Cairo, sperando che il LRDG avrebbe saputo fare qualcosa ". (lettera a R. A. Bagnold, 31 marzo 1978)

Qualunque sia il messaggio lanciato da Bletchey Park, sulla base della Guarnigione a Kufra e dai diari LRDG di guerra, non sembra aver raggiunto l'unità di combattimento. (E' stato suggerito, che l'interesse di tutelare la capacità dei Britannici di violare il codice Enigma è stato superiore a quello catturare Almásy) i riferimenti di Shaw nel suo libro, che l'azione è stata presa solo dopo che una segnalazione è stata ricevuta dal checkpoint Kharga, al termine del quale Almásy comodamente tornò indietro a Jalo.

La perdita dei tre SAAF Blenheim, solleva un'altra teoria altamente probabile - Almásy fu semplicemente fortunato di avere inconsapevolmente intrapreso la sua impresa al momento giusto. Basato sul suo diario (in cui le osservazioni sui movimenti del convoglio corrispondono al Kufra Garrison war diary, dimostrando l'autenticità) L'Operazione Salaam iniziata da Jalo così come la ricerca dell'aeromobile. La ricerca coinvolse tutte le unità mobili nella regione di Kufra, quindi non c'erano pattuglie fuori, tranne i normali convogli di Wadi Halfa (che sono stati presidiati da autisti sudanesi della SDF, e non erano pattuglie da combattimento in ogni senso). Le ragioni per la perdita del velivolo e la morte dell'equipaggio probabilmente occuparono la mente nelle settimane successive, con la Corte d'inchiesta convocata in Kufra alla fine di maggio. Nel frattempo, il 27

maggio Rommel attaccò la linea difensiva principale inglese, oscurando ogni altra notizia.

Almásy usò questo tempo per fare la sua sortita: andata e ritorno inosservato. Allo stesso tempo un certo Lazarus, un alto funzionario del LRDG di stanza a Kufra incaricato dei dazi tornò a Siwa (sede LRDG all'epoca) per un briefing, dove è stato probabilmente avvertito di una pattuglia nemica nel deserto da cui la sua partenza precipitosa, Almásy però era tornato sano e salvo. Alla pattuglia LDRG era stato dato l'ordine di catturare qualsiasi nemico in direzione nord da Jalo, concentrandosi sui cittadini europei, ma era troppo tardi.

Data (1942) Almasy Diario SDF Kufra Garrison Diario di guerra LRDG Diario di guerra WBK Shaw (Long Range Desert Group)

4 maggio. 3. Blenheim persi dopo volo addestramento(SAAF 15. Det.)

5 maggio. terreno di ricerca

6 maggio. Bad visibilità

7 maggio. terreno di ricerca

8 maggio. area di ricerca

9 maggio. Cerca Air One a / c trovato, l'equipaggio morto

10 maggio. area di ricerca

11 maggio. ricerca aerea, due a / c si trova, un sopravvissuto

12 maggio. 2. Ricerca a / c restituito W.H.

13 maggio. 3. Ricerca a / c restituito Cairo

14 maggio. cv 63 & 65 a sinistra

15 maggio. Campo 4 Airport (Palificata 276 km) cv 66 è arrivato

16 maggio. Deposito Camp 1. (Via Trucchi)

17 maggio. Campo 2. Depot - v. 8 autocarri che si spostano dal Gilf verso S.

18 maggio. Campo da W.S. (lasciare in auto, carburante fuga dal convoglio non custodito - Kendall discarica?) 66 cv a sinistra, CV 67 è arrivato

19 maggio. Campo da "tre castelli", Miss ingresso Aqaba cv 68 è arrivato

20 maggio. Fino Aqaba 67 cv a sinistra, 1 Wellington sinistra a W.H.

21 maggio. Camp E. Gilf

22 maggio. Camp 8. 68 cv a sinistra

23 maggio. Kharga-Assiut-Kharga "Una mattina, nel mese di giugno i guardiani arabi a terra sbarchi a Kharga ..."

24 maggio. Kharga-camp Barchan cv 69 arrivati ".. mattina dopo la stessa vettura passò ... di ritorno da Assiut"

25 maggio. Camp bef.Aqaba

26 maggio. Aqaba - WS Camp (vedi N convogli in movimento, passa convoglio), 69 cv di sinistra ", un ufficiale di SDF passati 3 auto vicino a WS - che vaved - ha ricordato l'incontro di Kufra"

27 maggio. Camp 13. (vedi convoglio in movimento S), 70 cv arrivati attacchi Rommel Gazala - Bir line Hakiem

28 maggio. Campo in via Trucchi (vedi pattuglia nemica, 3 auto nei pressi di Bir Abu Zereigh)

29 maggio. Campo 4 Airport (Palificata 276 km)

31 maggio. C.of E. in perdita di det SAAF 15.

2 giugno. Lazarus (LRDG) vola a Siwa

3 giugno. C.of E. in perdita di det SAAF 15. Estremità

4 giugno. Lazarus restituisce

5 giugno. Tarbet & Lazarus Invia a Gilf, Guardia a discarica di Kendall

7 giugno. Pattuglie reced GILF spazio per i segni di pattuglia nemica sospetti. "Abbiamo inviato una pattuglia di Kufra al mio passaggio ... ma ormai era troppo tardi"

10 giugno. Indian 2. Patrol riceve l'ordine di attaccare il nemico da Jalo strada Agedabiya, e ottenere i prigionieri di preferenza europea di acquisire informazioni sulle attività di Almasy

11 giugno. Patrol tornato dalla zona GILF con rapporto pari a zero.

12 giugno. Patrol lascia Uweinat, falso allarme di attacco

Bibliografia:

Il Almásy Diary: Imperial War Museum, Londra ·

SDF Kufra Garrison War Diary LRDG War Diary Public Records Office, Londra ·

The Bagnold Papers, Churchill Archives, Churchill College, Cambridge ·

WB Kennedy Shaw, Long Range Desert Group, London, 1945

fjexpeditions



• At Wadi Sora - in the center Eppler, Almasy and Stansteade



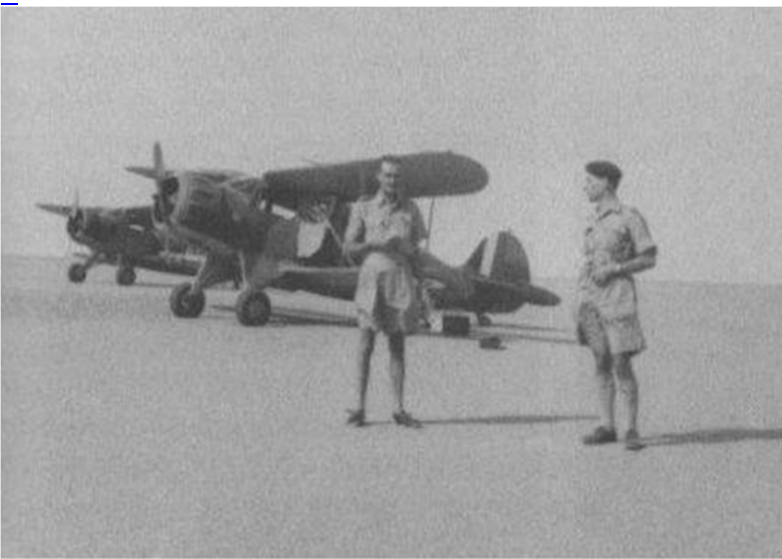
Seik Hemi, chief of Uweinat



Prince Kamal el Din



Major Ralph Alger Bagnold, with a specially modified Ford Model-T



Bagnold (left) and Lt. Mahe (free french army) on serir west of Big Cairn with the two Wacos composing the "LRDG Air Force" (early 1941)



