

*Gruppo Amici Velivoli Storici*

# *Ali Antiche*



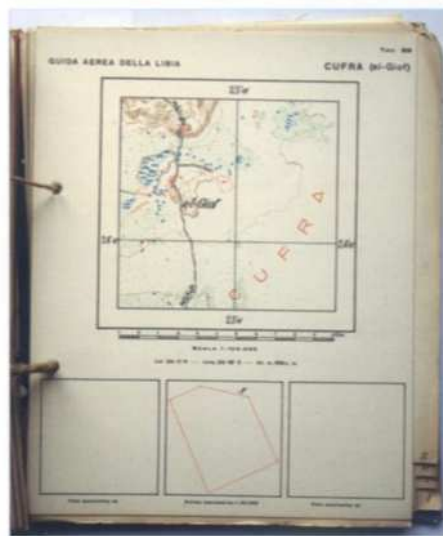


## I "Ghibli" di Cufra

di Roberto Chiarvetto

Il 20 gennaio 1931 venne occupata l'oasi di Cufra, ultimo baluardo della Senussia. Poco dopo, il Genio Militare vi costruì una ridotta sulla collinetta di et-Tag, che domina il palmeto ed il villaggio di el-Giof, mentre l'Aeronautica realizzò un campo di volo a Buma, a sud-est del forte. Il campo fu utilizzato principalmente dai Romeo Ro.1 e dai Caproni Ca.101, fino all'entrata in servizio dei Caproni Ca.309 "Ghibli".

Il 1° giugno 1936 venne ufficialmente costituito il Battaglione Sahariano, su quattro Compagnie di base a Murzuk, Cufra, Sebha e Ghat. Ciascuna Compagnia era al comando di un Capitano pilota della Regia Aeronautica, dal quale dipendevano plotoni meharisti e plotoni autosahariani, insieme ad una sezione avio al comando di un Sottotenente pilota che, a quella data, oltre ai "Ghibli" comprendeva ancora qualche Ro.1, Breda Ba.39 e Breda Ba.44. In particolare, secondo le memorie storiche del Battaglione, nella Sezione avio di Cufra erano presenti Ro.1, "Ghibli" e Ba.44, mentre nel 1937 fu completato il passaggio ai soli "Ghibli". In realtà la Compagnia autosahariana "Cufra" veniva già menzionata in alcuni documenti risalenti al 1933, ma la sezione aeroplani le fu assegnata soltanto con i nuovi organici, dopo la costituzione del Battaglione.



Contestualmente, le Aviazioni della Tripolitania e della Cirenaica, che tanta parte avevano avuto nelle operazioni degli anni Venti e Trenta, assunsero le denominazioni di Gruppi Aviazione di Presidio Coloniale della Tripolitania (1° Gruppo A.P.C.) e della Cirenaica (2° Gruppo A.P.C.). Da quest'ultimo, al comando del ten. col. A.A. osservatore Vincenzo Bonfiglio, nel 1937 dipendevano la 26ª e la 16ª Squadriglia sull'aeroporto di Bengasi (Berka) e la 23ª Squadriglia ad El Adem. La dotazione di velivoli consisteva in Ca.309 "Ghibli", Ca.133, Ro.1, Ba.39 ed un Ba.44 in versione sanitaria. Nei primi mesi della sua esistenza, il reparto di Cufra veniva indicato come

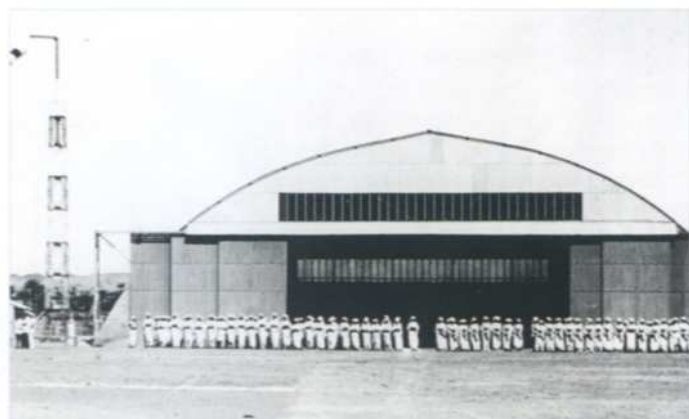
"Sezione Sahariana Aeroplani - Cufra" sui libretti di volo dei piloti ad essa appartenenti, ed altrove anche semplicemente "sezione avio" di Cufra; se ne può dedurre che per la Regia Aeronautica la componente aerea del Battaglione Sahariano fosse assimilata ad un reparto autonomo. Più tardi, a partire dal secondo semestre 1938, apparve la dicitura "1° Battaglione Sahariano - 26ª Squadriglia - Cufra".

**In alto: profilo ipotetico di uno dei "Ghibli" della 26ª Squadriglia Aviazione Sahariana a Cufra nel 1938 (disegno Marco Gueli).**

*Top: supposed profile of a Ghibli finish, as operated by 26th Sq. "Aviazione Sahariana" (Sabara Air Force) in 1938.*

**Sopra: pagina del campo di volo di Cufra, tratta dalla Guida Aerea della Libia ed. 1936 (Archivio storico dello SMA 5° Reparto - Ufficio Storico). In alto è visibile la ridotta di et-Tag, al termine della palificata, a sud l'abitato di el-Giof ed il campo di volo a Buma, con il tratteggio in rosso.**

*Above: Libya "Guide for air travellers" page relevant to Cufra airfield (issued in 1936); Et-Tag compound, El-Giof villae and Buma airstrip (red-lined) are evident.*



Considerando che nel 1940 a Cufra era basata l'intera 26ª Squadriglia Aviazione Sahariana e che nell'organico del 2º Gruppo A.P.C. apparivano ormai soltanto le due squadriglie 16ª e 23ª, si può supporre che nel 1938 la Sezione sia stata trasformata nella 26ª Squadriglia, che passava così dall'Aviazione di Presidio Coloniale all'Aviazione Sahariana.

All'inizio del 1937 la Compagnia Sahariana "Cufra" era al comando del cap. pil. Ottavio Fraulich, uno dei trasvolatori atlantici

(1) Nelle memorie storiche del Battaglione Sahariano, comunque incomplete, non vi sono molti dettagli sulle sezioni avio, mentre l'unico diario storico superstite della 26ª Squadriglia si riferisce al trimestre ottobre-dicembre 1941: i nomi dei comandanti ed il relativo periodo di comando sono pertanto desunti dalle firme e dai timbri apposti sui libretti di volo dei piloti e da informazioni indirette presenti in altri documenti, soprattutto provenienti dall'Esercito.

(2) A seguito della riorganizzazione dei reparti per le vicende belliche (la Murzuk, la Sebha e la Gadames erano state distrutte dal nemico ad Alam Nibeua il 9 e 10 dicembre 1940, la Cufra aveva subito perdite a febbraio 1941), le Compagnie Sahariane videro rimossa la sezione avio dal loro organico, diventando reparti totalmente terrestri, ma la collaborazione con l'Aviazione Sahariana ed altri reparti della Regia Aeronautica non venne mai meno.

della Crociera del Decennale, tristemente caduto insieme ad Italo Balbo nell'incidente del 28 giugno 1940 a Tobruk. Il comando passò poi al cap. pil. Mario Moreschini, nel 1938 Comandante della Compagnia e più avanti dell'intero Settore di Cufra. La sola Sezione Aeroplani di Cufra fu comandata nel 1938 dal s. ten. pil. Raffaele Sciaudone. Al comando della 26ª Squadriglia fu all'inizio probabilmente sempre Moreschini, cui successe il cap. pil. Guido Berretta nel 1939. Nel 1940, sicuramente ancora nel mese di giugno, il cap. pil. Omero Giacomelli<sup>1</sup> fu al comando sia della Compagnia Sahariana, sia della Squadriglia. All'inizio delle ostilità, il 10 giugno 1940, un "Ghibli" si trovava distaccato al presidio di Auenat, ove uno o due aeroplani rimasero fino all'inizio di ottobre. Nel mese di novembre 1940 una sezione aeroplani della 26ª Squadriglia venne distaccata nell'oasi di Gialo.

Tutta l'aviazione coloniale era stata originariamente battezzata "Aviazione Sahariana" dal gen. Graziani in "Verso il Fezzan":

*L'Aviazione coloniale, che dal 1922 in poi aveva contribuito sempre in massimo grado al buon risultato delle operazioni, e che era andata sempre più migliorando la sua organizzazione ed affinando lo spirito, l'ardire e le qualità dei piloti ed osservatori, sorti dalle operazioni del Fezzan col crisma di "Aviazione sabariana", avendo gareggiato in rischio e bravura con i sabariani*

*della terra, dividendo con essi, a stretto contatto, ogni sacrificio e partecipando a ogni successo.*

Ma ora il nome era ufficialmente in uso alla 26ª ed alla 99ª Squadriglia, i reparti cui appartenevano i Ca.309 assegnati alle Compagnie Sahariane.

Più tardi, quando lo stretto legame

**In alto a sinistra: ingresso del campo di volo di Cufra, vigilia di Natale 1936 (Marco Gargari). Sull'insegna a forma di aquila stilizzata si legge "BASE AEREA CVFRA".**

*Top left: Cufra airfield main gate, Christmas 1936: "BASE AEREA CVFRA" is written on the eagle shaped insignia.*

**In alto a destra: l'aviorimessa di Cufra, con le truppe coloniali schierate, probabilmente nel 1940 (Enrico Leproni).**

*Top right: Cufra hangar, with colonial troops on parade, probably 1940.*

**In basso: tre Ca.309 allineati sul campo di Cufra (Enrico Leproni).**

*Below: three Ca.309 on Cufra airfield.*





con la componente terrestre venne sciolto, nella primavera del 1941<sup>2</sup>, la denominazione rimase estendendosi anche alla 103<sup>a</sup> Squadriglia S.81 che entrò a farne parte nel mese di marzo 1941.

In alto a sinistra: un Ca.309 della 26<sup>a</sup> Squadriglia con i codici standard, forse ripreso in occasione della visita di Hermann Goering a Tripoli nell'aprile del 1939 (Giorgio Apostolo/Aerofan).

Top left: a Ca.309 with standard identity codes; probably shot during the Hermann Goering visit in April 1939.

In alto a destra: il Magg. Teddy Mitford della W Patrol LRDG nel 1940 (Brendan O'Carroll).

Top right: Major Teddy Mitford.

In basso a destra: la sezione aeroplani di Cufra nel 1938 con l'insegna del Cancro (Andrea Di Pauli via Ludovico Slongo).

Bottom right: Aircraft Department at Cufra airfield 1938.

In basso a sinistra: dettaglio dell'insegna.

Bottom left: badge enlarged detail.

Il cavallo di battaglia dell'Aviazione Sahariana era il Caproni Ca.309 "Ghibli" e il reparto che ne fece il maggiore uso, anche in operazioni di combattimento, fu proprio quello di Cufra. Nel periodo prebellico gli equipaggi effettuarono centinaia di voli di allenamento alla navigazione, di ricognizione e di collegamento, al punto che nel giugno 1940 venne fatto presente ai superiori comandi che tutti i velivoli in carico al Sahara Libico avevano già esaurito del tutto o quasi la disponibilità delle ore di volo e dovevano essere "impiegati con criteri di stretta ed assoluta economia"<sup>3</sup>. Addestrati alle grandi difficoltà dei voli desertici – testimoniate anche dall'elevato numero di fotografie di velivoli incidentati – i piloti passarono poi con successo a diverse altre specialità, mentre alcuni rimasero per tutta la loro carriera africana nell'Aviazione Sahariana.

La sezione di Cufra può vantare un singolare primato, la cui storia ha potuto essere conosciuta e confermata soltanto recentemente<sup>4</sup>: l'insegna da essa utilizzata negli anni 1937-1938 fu quasi certamente la fonte d'ispirazione per il distintivo di un reparto



assai diverso e ben più famoso, il *Long Range Desert Group* britannico. Quest'unità, entrata ormai nella leggenda per i suoi improvvisi colpi di mano ai danni delle forze dell'Asse – sebbene abbia anch'essa subito diversi rovesci negli scontri con i reparti italiani – venne fondata nel 1940 da Ralph A. Bagnold, esperto esploratore del Sahara negli anni Trenta. Avendo incontrato il magg. Orlando Lorenzini a Maaten Sarra nel 1932, Bagnold aveva compreso come i reparti meccanizzati sahariani

(3) Lettera del gen. Sebastiano Gallina, Comandante Militare del Fronte Sud, al Comando Superiore A.S. a Tripoli, 361/Op./1° Giugno 1940 XVIII – P.R. 12 – Movimenti di copertura.

(4) Nel mio articolo "Granchi e scorpioni nel deserto", pubblicato sul n.189 (febbraio 2012) del periodico Uniformi & Armi.



messi in campo dall'Italia avessero caratteristiche e potenzialità offensive simili al LRDG, e da questo mise sempre in guardia i propri ufficiali, perché non rischiasero di sottovalutarli nel caso di probabili scontri diretti.

Nel 1938 Cufra fu visitata da un ufficiale britannico del *Royal Tank Regiment*, il Cap. Edward "Teddy" Mitford, durante un viaggio turistico in auto dal Cairo a Bengasi ed all'interno del deserto libico. Mitford fu uno dei primissimi membri del LRDG nel 1940 e molti anni più tardi, nel 1989, raccontò nel periodico dell'associazione dei reduci del LRDG la sua avventura, compiuta insieme ad un amico ed alle rispettive mogli, a bordo di due auto modificate per la marcia sulla sabbia. Nel racconto Mitford lasciò intendere che il suo viaggio avesse anche la finalità di raccogliere informazioni sulle forze italiane del Sahara Libico. Un guasto ad una delle auto costrinse i viaggiatori a chiedere aiuto alle autorità italiane a Cufra, ove vennero ospitati per qualche giorno mentre l'auto veniva riparata dai meccanici italiani.

Mitford scrisse di aver conosciuto il cap. Moreschini e di aver visto un'insegna molto particolare – che erroneamente credette appartenesse a tutte le Compagnie Autosahariane – che lo colpì. Nelle sue parole, "le compagnie

*autosahariane avevano un'insegna di reparto. Essa rappresentava la costellazione del Cancro su fondo azzurro all'interno di un disco*".

Dopo le prime missioni, quando fu deciso di dare un'insegna al LRDG, Mitford propose di adottare, in chiara contrapposizione al granchio italiano, uno scorpione all'interno di un disco, che divenne poi il ben noto distintivo del *Long Range Desert Group*.

Esisteva però soltanto la versione di Mitford, narrata ben cinquant'anni dopo i fatti, di questo racconto sulla nascita del fregio; la storia più diffusa e più nota identificava invece l'autore in "Bluey" Grimsey, un ex-artigliere del 34° Battaglione Anticarro Neozelandese entrato a far parte del LRDG, il quale, punto da un vero scorpione, rimase praticamente illeso mentre l'animale morì all'istante. Una storia pronta per la leggenda, senza peraltro dimenticare che la scelta di uno scorpione come distintivo, per un agguerrito reparto in terra d'Africa, non richiedeva particolare fantasia e infatti fu utilizzato in varie forme da quasi tutti i belligeranti.

Cercai invano notizie su quest'insegna del granchio, per anni, a partire dal 2002, quando venni a conoscenza del testo di Mitford dalla pubblicazione *LRDG Rhodesia* di Jonathan Pittaway, arrivando a pensare che non fosse nemmeno esistita e chiedendomi cosa mai avesse visto l'Ufficiale britannico per riportare una notizia del genere<sup>5</sup>. Nel 2010, proprio in occasione dell'Assemblea annuale del GAVS, per un caso del tutto fortuito scoprii invece che esisteva documentazione fotografica di quest'insegna, grazie all'amico Ludovico Slongo che l'aveva pubblicata, senza conoscerne la storia, in *Desert Prelude – Early clashes*, il volume realizzato con Håkan Gustavsson che analizza le battaglie aeree in Africa

(5) Le mie considerazioni furono pubblicate nel 2008 all'interno della seconda edizione di *LRDG Rhodesia*, nel mio contributo dal titolo *The Sahariana Badge*.

Settentrionale nei primi mesi del conflitto.

Il granchio era quasi invisibile e comunque nessuno nell'ambiente aeronautico era a conoscenza della storia, nota soltanto a pochi appassionati inglesi che avevano letto il racconto di Mitford, naturalmente digiuni di araldica dei reparti italiani. La foto proveniva dall'album personale di Raimondo Di Pauli,



A destra, dall'alto in basso:

*Right, from top:*

distintivo metallico del Long Range Desert Group (Brendan O'Carroll);

*metal badge of Long Range Desert Group;*

esempi di codici in fusoliera. Il colore del numero individuale non è noto;

*fuselage codes examples;*

riproduzione grafica dell'insegna (Gabriele Zorzetto);

*badge reproduction;*

un Ca.309 della 26ª Squadriglia con il numero individuale illeggibile ma apparentemente di colore più chiaro, forse rosso. L'insegna non sembra visibile, ma la "C" di Cufra ha ancora la forma stilizzata (Giorgio di Giorgio/CMPR).

*Ca.309 from 26th Sq., with lighter individual code (maybe red).*



pilota nella Sezione Sahariana Aeroplani di Cufra negli anni 1937 e 1938 e successivamente nella 412<sup>a</sup> Squadriglia C.T. su CR.42 in Africa Orientale. Questa foto mostra un gruppo di piloti e specialisti della sezione di Cufra, di fronte ad un "Ghibli" all'interno dell'aviorimessa.

Al centro è ben visibile un pannello con un'insegna composta da un granchio, con il segno zodiacale del Cancro (♋) sul carapace, all'interno di un disco azzurro (l'identificazione del colore è quasi certa, data la tonalità della foto originale in bianco e nero e la conferma indiretta di Mitford). Con tutta probabilità la costellazione del Cancro venne scelta dall'ignoto autore per simboleggiare la zona di operazioni del proprio reparto, appunto il Tropic del Cancro, che passa per il gruppo di oasi di Cufra. Anche se probabilmente non ne avremo mai la conferma, non c'è ragione di dubitare<sup>6</sup> delle parole di Mitford, ed è impossibile non apprezzare l'ironia del fatto che l'insegna di un reparto britannico, entrato nella leggenda per le proprie scorriere contro gli Italiani, sia stata fortemente ispirata proprio da un'insegna italiana!

Non è noto se di questa insegna siano esistite delle versioni ricamate per le tute e le combinazioni di volo. In effetti, ad

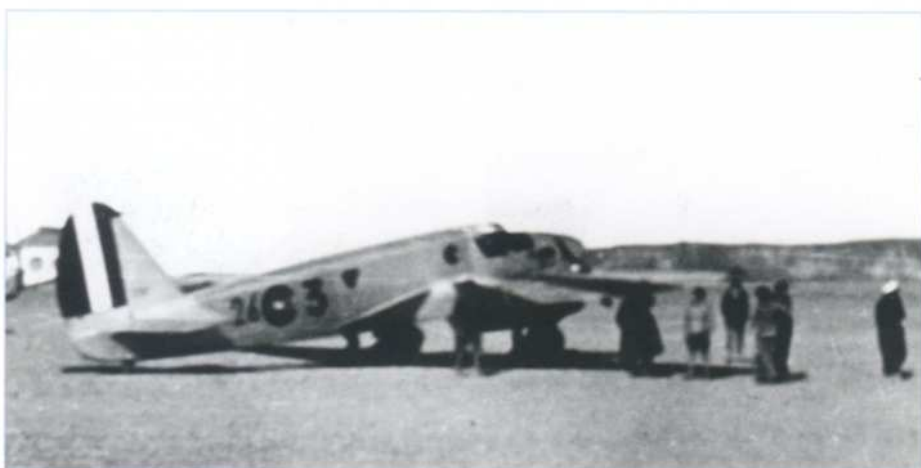
(6) Sebbene la storia sia stata raccontata, apparentemente, soltanto cinquant'anni dopo – nessuno dei libri scritti dai vari ufficiali del LRDC ne fa menzione – i particolari sono troppo precisi ed il contesto troppo complesso per trattarsi di una "leggenda" posteriore alla guerra, che per di più non avrebbe aggiunto nulla alla fama del reparto.

(7) Si tratta purtroppo di sole quattro fotografie, pubblicate su *Aerofan* n.44, sul *Notiziario CMPR* n.4-10, su *L'aeronautica italiana nelle guerre coloniali. Libia 1911-1936* di Ferdinando Pedriali, edito dall'Ufficio Storico dello SMA, e sul trimestrale francese *Batailles Aeriennes* n.62, all'interno dell'ultima parte del saggio di Giancarlo Garello sulla Regia Aeronautica, tutte riportate nel presente articolo.

(8) una "M" con i bracci esterni incurvati come a formare una circonferenza era l'identificativo della sezione di Murzuk, una "H" quello della sezione di Stato Maggiore a Hon e una "G" quello della sezione di Ghat.

(9) La documentazione fotografica disponibile mostra che i Romeo utilizzarono una "T" per Tripoli, una "S" per Sirte, una "H" per Hon e, appunto, una "C" per Cufra.

(10) In almeno due casi la prassi appare invertita, sul "Ghibli" **G - 3** di Ghat e su quello **H - 4** di Hon, che sulla fiancata sinistra indicano prima la lettera e poi il numero individuale. Esiste anche una foto dell'altra fiancata di quest'ultimo, che mostra gli stessi codici **H - 4**. Non solo, in una terza fotografia è parcheggiato a lato del **4 - M** di Murzuk, quindi i due tipi di codice coesistevano in sezioni diverse della stessa squadriglia (la 99<sup>a</sup> in questo caso) nello stesso periodo.



una prima analisi, non sembrerebbe nemmeno che tale insegna fosse presente sui velivoli. Tuttavia, i "Ghibli" di Cufra negli anni 1937 e 1938<sup>7</sup> mostrano una sorta di disco nero all'interno della lettera "C" stilizzata (simile ad una circonferenza aperta) nei codici in fusoliera, identificativa della sezione di Cufra<sup>8</sup>.

Questo disco nero non sembrava avere alcun significato finché, grazie a Marco Gueli, non ci rendemmo conto che in tutte le foto anche il fascio in fusoliera risultava quasi completamente nero: le foto erano quindi sovraesposte e la qualità ulteriormente peggiorata dal processo di stampa. Il disco nero poteva quindi essere un disco azzurro, di colore simile a quello del fascio in fusoliera – ma un disco azzurro all'interno della "C" caratteristica, su un "Ghibli" di Cufra, a questo punto non poteva che essere il disco contenente il granchio descritto così chiaramente da Mitford. Questa ipotesi, purtroppo finora non comprovata dalla documentazione fotografica disponibile, è illustrata nell'ipotesi ricostruttiva allegata, opera di Marco Gueli.

Per quanto riguarda i codici di fusoliera, occorre notare che tra il 1936 ed il 1940 si passò attraverso diverse fasi. All'inizio venne impiegata una codifica identica a quella dei Ro.1 delle aviazioni della Tripolitania e

Cirenaica della fine degli anni Venti ed inizio degli anni Trenta, cioè il numero individuale seguito da un tratto e da una lettera maiuscola identificativa della base operativa<sup>9</sup>, ad esempio **3 - C** di Cufra e **4 - M** di Murzuk. In questa fase e nella successiva, sulla livrea prebellica in alluminio, sembrerebbe che tutto il codice fosse dello stesso colore, come avveniva originariamente sui Romeo (sebbene in nero sui "Ghibli", in luogo del bianco dei Ro.1, troppo poco visibile sul colore alluminio della fusoliera), senza utilizzare un colore diverso per il numero individuale. Grazie alla presenza di due foto dello stesso velivolo incidentato, prese da entrambi i lati, è stato possibile accertare – anche qui similmente a quanto avveniva sui Romeo – che i codici in fusoliera erano orientati come la bandiera nazionale o il

**In alto: il Ca.309 26 C 3 soggetto del profilo di Marco Gueli (Giorgio Apostolo / Aerofan).**

*Above: the Ca.309 theme of Marco Gueli's drawing.*

**In basso: forse lo stesso Ca.309 incidentato (Giovanni Massimello).**

*Below: perhaps the same aircraft... after a mishap.*





fascio, cioè sempre con la stessa parte verso la prua dell'aereo (il verde per la bandiera, naturalmente, o la lama della scure): l'esemplare in questione mostra i codici 3 - C sulla fiancata sinistra e C - 3 su quella destra, portando quindi il numero individuale sempre verso prua<sup>10</sup>.

Dalla foto è anche possibile notare la dicitura "COMPAGNIA SAHARIANA

In alto: un Ca.309 della 26<sup>a</sup> Squadriglia. All'interno della "C" è presente un disco di colore diverso dal resto della fusoliera. Il numero individuale appare nero come il numero di squadriglia e la "C", la finitura potrebbe essere in cachi avorio chiaro (Giovanni Massimello).

*Top: dissimilar insignia on a Ca.309 of 26th Sq.*

Al centro: un altro Ca.309 con numero individuale 3, non prima della tarda primavera 1937, con i codici in fusoliera del primo tipo (tratto da *L'aeronautica italiana nelle guerre coloniali - Libia 1911-1936* di Ferdinando Pedriali, USSMA).

*Center: another Ca.309 - individual code 3 - not earlier than 1937 spring, with the first-type fuselage codes.*

In basso: lo stesso Ca.309 M.M.11282 con numero individuale 3, visto dal lato destro (fam. Zamprogno via F. Ballista e Giancarlo Garello, pubblicato su *Batailles Aeriennes* n.62)

*Bottom: same aircraft seen from the right side.*

CUFRA", sotto il logo "GHIBLI" di fabbrica: l'esemplare M.M.11282 della foto è l'unico sul quale sia visibile, non è possibile stabilire se la dicitura sia stata utilizzata su altri velivoli o in altri periodi per mancanza di documenti fotografici. Trattandosi di uno degli ultimi velivoli della seconda serie produttiva, la cui consegna venne completata nel maggio 1937, l'incidente non deve essersi verificato prima della tarda primavera di quell'anno.

Contemporaneamente, i "Ghibli" della 26<sup>a</sup> Squadriglia del 2<sup>o</sup> Gruppo A.P.C. portavano i codici standard, ad esempio 26 - 2, come si evince da una foto scattata nel marzo 1937. Dopo la trasformazione della

sezione di Cufra nella 26<sup>a</sup> Squadriglia A.S. non vennero mantenuti i codici standard del precedente reparto<sup>11</sup>, ma vennero impiegati sia il numero 26, sia la lettera "C", seguiti dal numero individuale, ad esempio 26 C 3. Di questa codifica esiste documentazione fotografica di almeno due versioni, differenti nel tipo di carattere e nella dimensione del 26 e del numero individuale, di eguale altezza in un caso e con il 26 più piccolo nell'altro. In questa fase la "C" continua ad essere stilizzata, apparendo come una circonferenza aperta; in due foto sovraesposte è visibile il disco nero, mentre in almeno una foto non sovraesposta si intravede un disco al suo interno, con parti più scure non identificabili, per cui è possibile che il disco azzurro con il granchio sia ancora stato apposto - il che spiegherebbe anche la forma curiosa della "C", disegnata ancora in questo modo, quasi a rappresentare il bordo del disco dell'insegna.

La fase finale, sicuramente attestata

(11) Non sono note le modalità del passaggio di competenze, ma è possibile che i "Ghibli" in carico alla squadriglia siano rimasti al 2<sup>o</sup> Gruppo A.P.C., passando alle squadriglie 16<sup>a</sup> e 23<sup>a</sup> (come è invece documentato per la Sezione Staccata di Apollonia della 26<sup>a</sup>, passata alle dipendenze della 16<sup>a</sup> già a metà febbraio 1937), e che invece alla neonata 26<sup>a</sup> Sq. A.S. siano stati trasferiti quelli della sezione di Cufra.





nell'aprile 1939 durante le manovre a Castelbenito in occasione della visita del Comandante delle *Luftwaffe* Hermann Goering, vide il passaggio alla codifica standard della Regia Aeronautica, con il numero di squadriglia seguito da un tratto e dal numero individuale. In questo caso non c'è ragione di dubitare della normale colorazione del tratto metà in nero e metà in rosso e del numero individuale in rosso. Inoltre, almeno nei velivoli visibili per intero, non appare più alcuna insegna di reparto, segno che probabilmente il granchio non fu più in uso dopo il 1938.

L'evoluzione cronologica della codifica sui Ca.309 di Cufra, prendendo ad esempio l'aereo n.3, risulterebbe quindi aver seguito questo percorso: 3 - C, forse C 3<sup>12</sup>, poi 26 C 3, 26 C 3, e infine 26 - 3, con l'insegna del granchio apparentemente sempre apposta finché fu presente la "C". Naturalmente nessun aeroplano portò tutte queste varianti; è probabile invece che sia semplicemente stato aggiunto il numero di squadriglia nel 1938, lasciando invariato il resto del codice, anche per non dover ridipingere il granchio. Forse proprio per questo, e per dare comunque risalto alla "C" di Cufra, cui senza dubbio il reparto era molto più affezionato rispetto ad un semplice numero, si

scelse inizialmente di scrivere il 26 con un carattere più piccolo, in posizione rialzata.

Non sono note fotografie sicuramente attribuibili a "Ghibli" di Cufra con la livrea mimetica; forse, per via della breve durata della Sezione dopo l'inizio del conflitto, non vi fu il tempo materiale di ridipingere i velivoli. Almeno uno di essi, distrutto durante i combattimenti di febbraio di fronte all'aviorimessa, appare in un colore chiaro ed uniforme, molto probabilmente in cachi avorio chiaro. Per contro, poco più di un mese prima, almeno uno dei "Ghibli" di Murzuk portava già uno schema mimetico a macchie, come dimostra una fotografia del relitto scattata nel 1951<sup>13</sup>.

I "Ghibli" prodotti nelle prime due commesse per il Governo della Libia sembrerebbero aver ricevuto una finitura in color alluminio, attestata quantomeno in quelli con la matricola militare leggibile (per la seconda è presente sia sul nono

(12) Esiste solo una foto nella quale non appare il numero di squadriglia prima di C 3, ma è possibile che sia soltanto nascosto dai rottami dell'incidente.

(13) *Vds. I "Ghibli" di Murzuk* su *Ali Antiche* n.92



esemplare prodotto sia sul sestultimo, il che dovrebbe confermarla per l'intero lotto di 24 aeroplani), mentre nella terza commessa alcuni potrebbero essere usciti dalla linea di produzione in cachi avorio chiaro. Effettivamente alcuni Ca.309 della 26ª Squadriglia appaiono in questo colore, e forse anche il 26 C 4 nella foto allegata. Purtroppo la mancanza di documenti ci obbliga a basare qualsiasi ipotesi sulla difficile analisi delle fotografie.

In presenza di una abbastanza evidente separazione tra metallo e tela subito dietro alla vetratura del muso e di una tonalità generale grigiastria è probabile che la foto mostri un velivolo in color alluminio, il che può invece essere confermato senza dubbio dalla presenza – quando visibili – delle parti metalliche delle gondole motori e del muso non verniciate ma con finitura pomellata. Viceversa, se la livrea appare abbastanza uniforme su tutto l'aereo, incluso il muso e le gondole, e la tonalità appare chiara il colore è probabilmente il cachi avorio chiaro. È comunque estremamente improbabile che i velivoli usciti dalla linea di montaggio in color alluminio siano poi stati riverniciati in cachi avorio chiaro presso i reparti, tranne

In alto: il relitto di uno dei Ca.309 distrutti al suolo dalle Forze Francesi Libere di fronte all'aviorimessa di Cufra, risalente all'aprile o maggio 1941 quando il LRDG fu di stanza nell'oasi (Frank Jopling, LRDG, via Brendan O'Carroll).

*Above: the wreck of a Ca.309, probably destroyed by Free French Forces, in front of Cufra bangar (probably April or May 1941, when LRDG was based in this oasis).*

In basso: Ca.309 della 26ª Squadriglia del 2º Gruppo Aviazione di Presidio Coloniale, nel 1937, prima del passaggio all'Aviazione Sahariana. Le memorie storiche del gruppo riportano "Il giorno 19/3/1937 il Gruppo in concomitanza col 14º e 15º Stormo B.T. ed il 2º Stormo C.T., ha partecipato a manovre aeree di carattere bellico nei pressi di Tripoli alla presenza di S.E. il Capo del Governo" (Giorgio Apostolo/Aerofan).

*Below: Ca.309 of 26th Sq. In 1937. In that year the Unit took a part in training exercises, with other fighter and bomber Wings, near Tripoli. Benito Mussolini was attending the exercises.*



forse in presenza di danni estesi che richiedessero un nuovo intelaggio con successiva riverniciatura.

All'inizio del 1941, quella che ormai era diventata la 26ª Squadriglia Aviazione Sahariana ebbe davvero a che fare in battaglia con il *Long Range Desert Group*, in particolare con la Pattuglia "T" del magg. Patrick A. Clayton.

I "Ghibli" della 26ª effettuarono i voli di ricognizione alla ricerca della pattuglia nemica, le cui trasmissioni radio erano state intercettate a Cufra, e soprattutto i voli di combattimento che portarono alla disfatta britannica presso il Gebel Scerif, con la conseguente cattura di Clayton, il 31 gennaio 1941. Secondo il rapporto ufficiale – confermato dai libretti di volo dei piloti coinvolti – dapprima un Ca.309 pilotato dal s. ten. Rota avvistò gli undici autocarri del LRDG la mattina del 31 gennaio, poi il Ca.309 del ten. Maccabruni guidò la Sahariana verso la posizione nemica, all'interno del Gebel Scerif. Più tardi due Ca.309, ai comandi del cap. Moreschini e del serg. magg. Ceesia, portarono sul posto il nuovo comandante della colonna mobile, cap. Mattioli, e prelevarono i feriti, mentre si procedeva all'inseguimento a terra dei fuggiaschi, coadiuvati nuovamente dal "Ghibli" del s. ten. Rota.

Occorre notare come i "Ghibli" che presero parte alle operazioni sul Gebel Scerif fossero sprovvisti di apparati radio, come probabilmente tutti quelli della sezione di Cufra. Le comunicazioni con le truppe a terra avvenivano mediante l'uso di teli colorati al suolo e mediante il lancio dall'aereo – esplicitamente citato nel rapporto – di piccoli contenitori di metallo contenenti il messaggio scritto dal pilota su un foglio di carta. L'uso di apparati radio a bordo è confermato soltanto negli ultimi mesi del 1941, come riportato nella premessa al diario storico:

"A mezzo radio di bordo sono stati segnalati alle competenti autorità movimenti di automezzi nemici, piste di recente formazione, luoghi di rifornimento occultati".

Nel mese di febbraio, infine, diversi furono i voli di contrasto alle forze francesi in avvicinamento, con missioni di ricognizione e spezzonamento, con un massimo di sette Ca.309 basati a Cufra.

Dopo la caduta dell'oasi nelle mani delle Forces Françaises Libres di Leclerc, il 1º marzo 1941, la 26ª Squadriglia Aviazione Sahariana dovette abbandonare Cufra e venne trasferita nell'oasi di Gialo, ove rimase fino al novembre 1941 e poi, dopo una parentesi ad Agedabia a causa

dell'offensiva britannica, nuovamente nel 1942, fino allo scioglimento finale. In questo nuovo ciclo di operazioni, il reparto scelse un'insegna che rappresentava un "gatto col lanternino e gli stivali, in punta di piedi, ma con le unghie aguzze delle zampe anteriori pronte a graffiare di soppiatto il nemico", come venne descritta dal mar. pilota Umberto Rosi nelle sue memorie, pubblicate da Giuseppe Grande su *Aerofan* nel 1997 e come risulta facilmente visibile nel disegno originale a matita allegato al diario storico del reparto. Qui il comandante della 26ª dal 1º ottobre 1941, ten. pil. Alfredo Cappellini, scrisse:

"Il distintivo del reparto nacque in Gialo ai primi di novembre 1941. Su proposta dello scrivente, esso rappresenta un gatto con gli stivali delle sette leghe che, con un lanternino, cerca... Ne è in corso l'ufficiale omologazione ministeriale".

La vecchia insegna del periodo prebellico quasi certamente non era stata più usata dopo il 1938 ed era andata nel frattempo dimenticata, scomparendo nell'oblio per più di settant'anni.

#### Ringraziamenti

Desidero ringraziare, per la gentilezza e la disponibilità dimostrate, il personale dell'Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, in particolare il magg. Bruno Brienza. Un particolare ringraziamento va a Giorgio Apostolo per le fotografie tratte da *Aerofan*, a Giorgio Di Giorgio per le fotografie tratte dal *Notiziario CMPR*, a Marco Gueli per avermi aiutato a spiegare il disco nero e naturalmente per il disegno del profilo, a Giovanni Massimello per le fotografie e le utili discussioni e a Giancarlo Garello, Marco Gargari, Enrico Leproni, Brendan O'Carroll, Michele Soffiantini e Gabriele Zorzetto. Ad Andrea Di Pauli, figlio di Raimondo ed a sua volta pilota dell'AMI e membro della Pattuglia Acrobatica Nazionale negli anni Settanta, va la mia gratitudine per aver conservato le foto di suo padre, consentendomi di risolvere l'enigma dell'"insegna del granchio" e di provare – o quasi – una volta per tutte il legame con il LRDG

In alto: insegna bellica della 26ª Squadriglia Aviazione Sahariana. Originale a matita allegato al diario storico del 1941 (Archivio storico dello SMA 5º Reparto 5º Ufficio Storico).

Above: battle badge of 26th Sq. (hand-painted on the Squadron Diary).



#### Bibliografia:

- Abate, Rosario: *Gli aeroplani della Caproni Aeronautica Bergamasca, vol. 2º*, Edizioni dell'Ateneo e Bizzarri, Roma 1978.
- Brotzu, Emilio; Caso, Michele; Cosolo, Gherardo: *Dimensione Cielo vol.5*, Edizioni Bizzarri, Roma 1973.
- Chiarvetto, Roberto: *La Sabariana Cufra, in Storia & Battaglie n.49, luglio-agosto 2005*, Editoriale Lupo, Vicchio (FI) 2005.
- Chiarvetto, Roberto: *The Sabariana Badge, in Pittaway, J.; Long Range Desert Group Rhodesia 2nd Edition*, Dandy Agencies (Pty) Ltd., Durban (Sud Africa) 2008.
- Chiarvetto, Roberto: *Granchi e scorpioni nel deserto, in Uniformi & Armi n.189, febbraio 2012*, Ermanno Albertelli Editore, Parma 2012.
- Emiliani, Angelo; Ghergo, Giuseppe; Vigna, Achille: *Regia Aeronautica: periodo prebellico e fronti occidentali*, Intergest, Milano 1975.
- Farina, Francesco: *Ca 309 "Ghibli": un bimotore Caproni in pace e in guerra, in Aerofan n.48 mar-apr.1989*, Giorgio Apostolo Editore, Milano 1989.
- Garello, Giancarlo: *La Regia Aeronautica in Afrique du Nord 1940-43 (quatrième partie), in Batailles Aériennes n.62 octobre-novembre-décembre 2012*, Lela Presse, Outreau (Francia) 2012.
- Grande, Giuseppe: *Gli scorridori del deserto, in Aerofan n.62 luglio-settembre 1997*, Giorgio Apostolo Editore, Milano 1997.
- Gross, Kuno; Chiarvetto, Roberto; O'Carroll, Brendan: *Incident at Jebel Sberif*, Kuno Gross, Koblenz (Svizzera) 2009, ISBN978-0-620-42010-5, <http://www.jebelsherif.org>, estratto consultabile presso Google Books al sito <http://tinyurl.com/jebelsherif>
- Gustavsson, Håkan; Slongo, Ludovico: *Desert Prelude – Early Clashes*, Stratus s.c., Sandomierz (Polonia)