

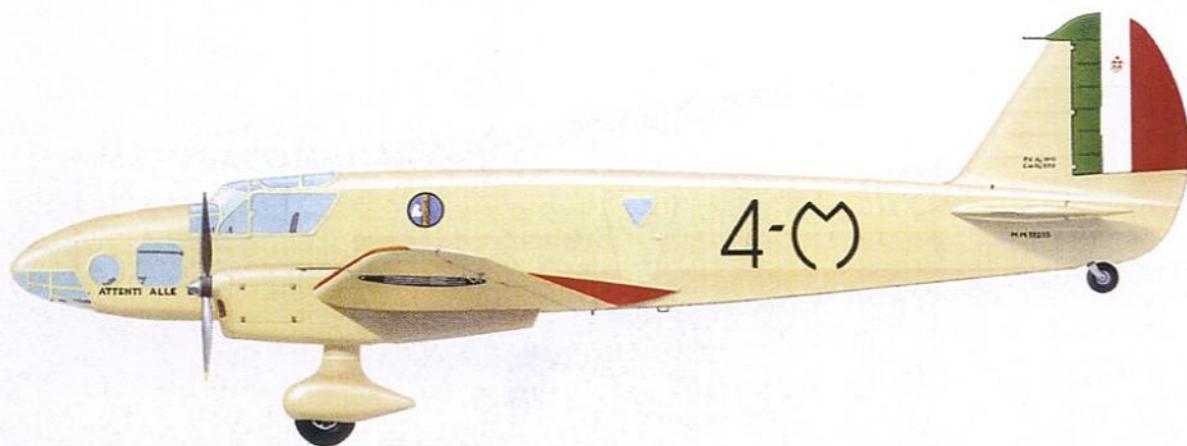
*Gruppo Amici Velivoli Storici*

92

# *Ali Antiche*



Poste Italiane S.p.A. - Spediz. in abb. post. n. 11.553/2003 conv. in L. 27.02.2004 n. 46 art. 1 comma 2 DCB ROMA - Trimestrale - Pubblicazione non vendibile riservata ai soci - ISSN 0394/0185



## I "Ghibli" di Murzuk

di Roberto Chiarvetto

**M**urzuk, il capoluogo del Fezzan (Tripolitania, Libia), dalla fine degli anni Trenta ospitava sul proprio campo di volo alcuni velivoli Caproni Ca.309 *Ghibli*, quale componente aerea della locale compagnia autosahariana, distaccati dalla 99ª Squadriglia Aviazione Sahariana di stanza a Hon. I *Ghibli*, espressamente progettati e realizzati per le necessità dell'aviazione coloniale, svolgevano compiti di ricognizione armata e, in caso di necessità, bombardamento leggero con l'impiego di spezzoni da 2 kg.

Proprio la 99ª Squadriglia A.S. fornì alcuni aeroplani – anche del distaccamento di Murzuk – a supporto della spedizione scientifica nel Tibesti (massiccio montuoso tra la Libia ed il Ciad) del famoso esploratore Ardito Desio, nella primavera del 1940.

Pochi mesi più tardi, con l'entrata in guerra, i "Ghibli" persero la livrea prebellica in cachi avorio chiaro con bande rosse antimimetiche sul dorso delle ali, per rivestire quella (probabilmente) a macchie verdi su fondo giallo mimetico.

Contrariamente alle colonne mobili delle tre compagnie autosahariane – "Murzuk", "Sebha" e "Gadames" – del Battaglione Sahariano, confluito nell'estate 1940 nel Raggruppamento Maletti per le operazioni su Sidi el-Barrani e quasi completamente distrutto il successivo 9



dicembre ad Alam Nibeua, le rispettive sezioni avio rimasero nelle loro collocazioni originali, nelle oasi da cui prendevano il nome.

L'11 gennaio 1941 Murzuk fu oggetto di un attacco da parte del *Long Range Desert Group*: la pattuglia "T" al comando del maggiore Patrick A. Clayton prese il controllo del campo di volo, incendiando tutti e tre i *Ghibli* presenti. Un breve filmato ed alcune fotografie scattate dagli uomini del L.R.D.G. all'aviorimessa in fiamme testimoniano oggi il successo dell'attacco; il diario storico del Comando Aviazione Sahariana, nella situazione giornaliera relativa al 12 gennaio, conferma che gli apparecchi di Murzuk furono distrutti al suolo dal nemico.

**In alto:** Ca.309 99ª Squadriglia Aviazione Sahariana, distaccamento di Murzuk. Spedizione Desio nel Tibesti, marzo 1940 (profilo di Roberto Gualdoni, cortesia Giorgio Apostolo/Aerofan).

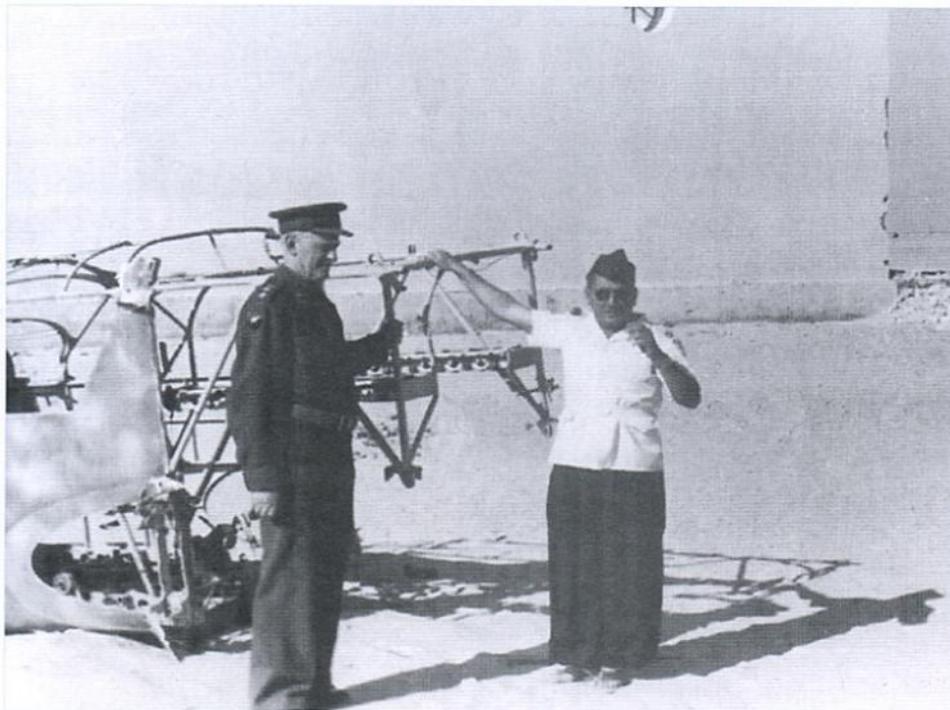
**Top:** Ca.309 99ª Squadriglia Aviazione Sahariana, detachment of Murzuk. Mr. Desio-led expedition in Tibesti region, March 1940 (profile of Roberto Gualdoni, courtesy of Giorgio Apostolo/Aerofan).

**Sopra:** Ca.309 su un campo desertico (cortesia Giorgio Apostolo/Aerofan).  
Above: Ca.309 on a desert landing ground (courtesy of Giorgio Apostolo/Aerofan).

Murzuk fu ancora presidiata fino al gennaio 1943 ed il campo di volo rimase in attività, ma molto probabilmente l'aviorimessa non venne mai ripristinata; anche l'eventuale salvataggio dalla distruzione di qualche componente dei velivoli, da riutilizzare come pezzo di ricambio, non è documentato; certo è che Murzuk non ospitò più un distaccamento permanente dell'Aviazione Sahariana. Con l'abbandono italiano, durante il trasferimento in Tunisia di tutte le truppe ancora presenti in Libia, Murzuk passò nelle mani delle Forze della Francia Libera e, dopo la fine della guerra, rimase sotto l'amministrazione fiduciaria francese fino alla fine del 1951. In quegli anni ciò che rimaneva dell'aviorimessa, priva della copertura, fu riutilizzato come campo da tennis dopo averla svuotata, spostando all'esterno le macerie. Così riferisce lo stesso Clayton in una lettera al figlio Peter nel 1951, durante la sua visita ai luoghi dello scontro: in quell'occasione si fece fotografare vicino al relitto di uno dei '309, incredibilmente ancora sul posto a lato della costruzione, ad apparente conferma che durante i mesi di presenza italiana nulla si fece per ripulire o riparare l'aviorimessa.

Nel 2008, sessantasette anni dopo gli eventi narrati, visitiamo ciò che resta del campo di volo di Murzuk: il grande spazio aperto è oggi interrotto dai pali di una linea elettrica, ma l'aviorimessa è ancora in piedi, senza il tetto ma con le pareti, sulle quali sono ancora perfettamente visibili i segni lasciati dai colpi sparati dagli attaccanti. Spazzatura, resti di cammelli e auto demolite ricoprono il terreno circostante, ma dalla sabbia, nemmeno sepolti, ecco spuntare alcuni frammenti immediatamente riconoscibili come aeronautici: gli ultimi resti dei *Ghibli* di Murzuk.

Il Caproni Ca.309 era un monoplano di costruzione mista, metallica per quanto riguarda la fusoliera e le gondole motori, in legno e tela le ali e gli impennaggi. Soggetti all'azione del fuoco, dei relitti non rimase quindi che il muso con la cabina, il traliccio di fusoliera e le due gondole motori. Attualmente non c'è traccia di qualsiasi pezzo più grande di una trentina di centimetri, tutto quello che la popolazione locale era in grado di riutilizzare (o di fondere) è ormai da tempo sparito. Ciò che rimane sono alcuni frammenti della struttura metallica del muso vetrato, alcuni pezzi non più identificabili ed alcuni profilati in lamiera d'acciaio che facevano parte del telaio dei pannelli in alluminio della capottatura motore. Curiosamente è sopravvissuto anche un particolare di uno

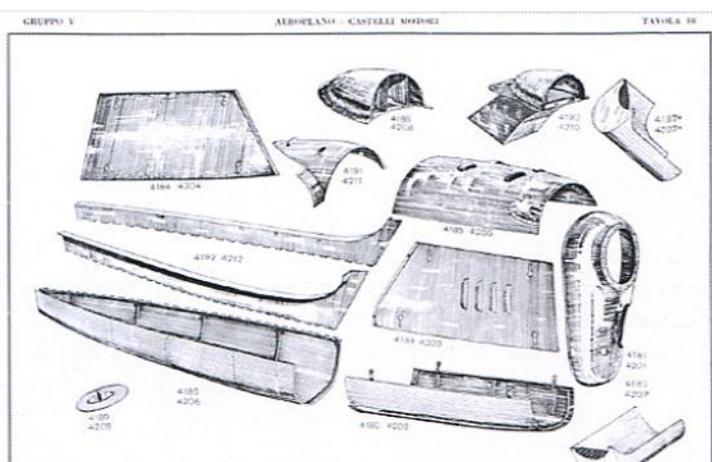
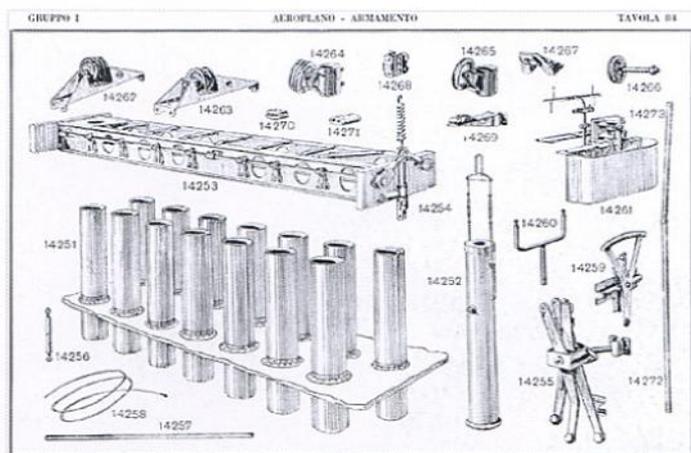


In alto: Patrick A. Clayton e il col. Sarrazac a Murzuk, marzo 1951 (da "Desert Explorer", cortesia Peter Clayton). Notare come le chiazze su ciò che rimane del rivestimento della fusoliera appaiano come l'originale colorazione mimetica piuttosto che come tracce lasciate dall'incendio: forse questo velivolo non venne completamente distrutto dal fuoco.

Top: Patrick A. Clayton and Col. Sarrazac at Murzuk, March 1951 (from "Desert Explorer", courtesy of Peter Clayton). The surviving camouflage of the fuselage seems to confirm that the airplane was not completely burned.

Sopra: l'aviorimessa di Murzuk, maggio 2008.

Above: Murzuk hangar, May 2008.

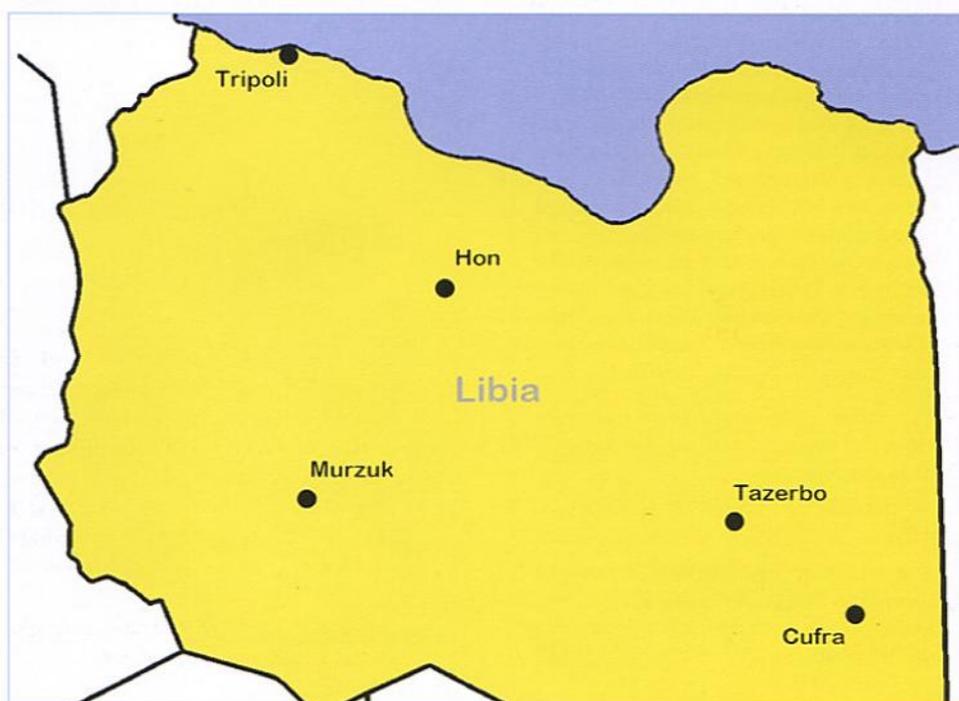


dei ventotto tubi porta spezzoni (part. n. 14252) di cui ciascun *Ghibli* era dotato, un frammento della base dell'asse porta volante e forcella (part. n. 9006) ed un pezzo dei supporti fermo serbatoi (part. n. 10027).

Non è stato possibile accertare le matricole militari dei tre velivoli, né i codici di reparto, che non sono indicati nei documenti sopravvissuti. Purtroppo non sono note fotografie della sezione avio di Murzuk nelle immediate vicinanze di quel giorno di gennaio 1941.

### Ringraziamenti

L'autore desidera ringraziare, per la gentilezza e la disponibilità dimostrate, il titolare del sito "Avio e-books" <http://www.avioebooks.com/> ed il personale dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. Un particolare



In alto da sinistra: Catalogo Nomenclatore per aeroplano "GHIBLI", tav. 84.

Catalogo Nomenclatore per aeroplano "GHIBLI", tav. 18.

Al centro: l'autore documenta il ritrovamento.

Murzuk, maggio 2008 (cortesia Kuno Gross).

Images from the "Illustrated parts list" of the Caproni Ca.309 and shots from May 2008 trip.

ringraziamento a Giorgio Apostolo ed a Peter Clayton per aver consentito di riutilizzare materiale già pubblicato di loro proprietà.

### Bibliografia

AA.VV.; *Caproni Ca.309*, in aerei italiani nella 2ª guerra mondiale (5), Edizioni Bizzarri, Roma 1973.

Abate, Rosario; *Gli aeroplani della Caproni Aeronautica Bergamasca*, vol.2, Edizioni dell'Ateneo e Bizzarri, Roma 1978.

Clayton, Peter; *Desert Explorer*, Zerzura Press, Cargreen (Cornwall, UK) 1998.

Chiarvetto, Roberto; *Sabariana Cufra*, in *Storia & Battaglie* n.45 luglio-agosto 2005, Editoriale Lupo, Vicchio (Firenze) 2005.

Desio, Ardito; *Il Sabara italiano. Il Tibesti nord-orientale*, Casa editrice Univ. La Sapienza, Roma 2006.



Sopra: alcuni dei frammenti ritrovati, con una pubblicazione del 1939 dei Ministeri dell'Aeronautica e della Guerra per un raffronto dimensionale (la copertina misura cm 11,5 x 18). Il pezzo in basso a sinistra è parte del passiere n.14252 "tubo porta spezzoni" (catalogo nomenclatore tav.84, v. fig.6); gli altri sono tutti parte del telaio in acciaio dei pannelli in alluminio della capottatura del castello motore (part. nn. 4182/4202 ecc., catalogo nomenclatore tav.18, v. fig.7).

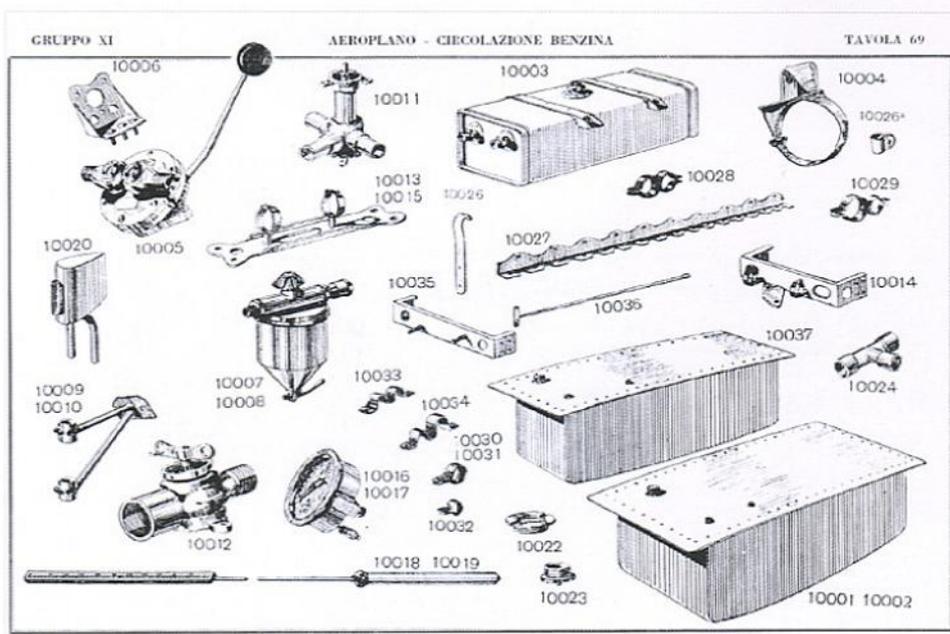
Top: some recovered parts (the book's dimensions are 11.5 x 18 cm) identified through the examination of the "Illustrated parts list" of GHIBLI aircraft.

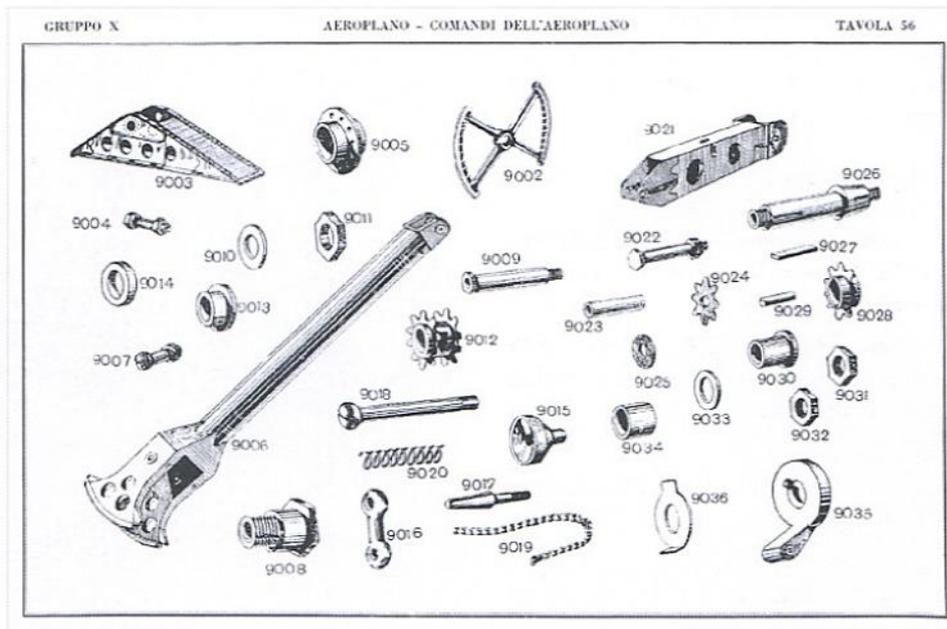
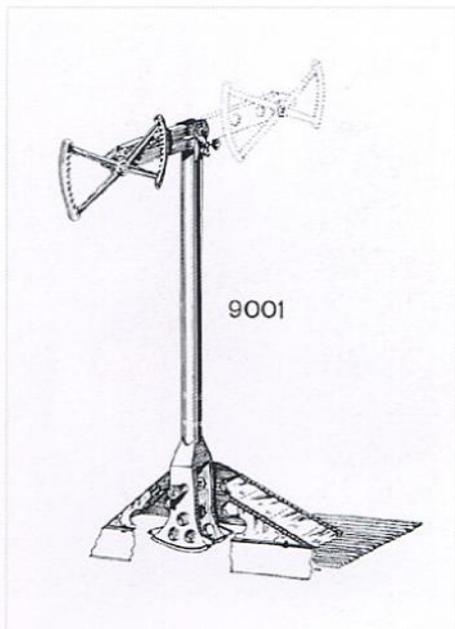
Al centro: altri frammenti, sempre parte del telaio in acciaio dei pannelli della capottatura.

Center: some recovered parts (steel frames).

A destra: Catalogo Nomenclatore per aeroplano "GHIBLI", tav. 69.

Right: "Illustrated parts list" of GHIBLI aircraft - table n. 69.





Desio, Ardito; *Le vie della sete*, Polaris, Vicchio (Firenze) 2006.

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 marzo-aprile 1989, Giorgio Apostolo Editore, Milano 1989.

Grande, Giuseppe; *Gli scorridori del deserto*, in *Aerofan* n.62 luglio-settembre 1997, Giorgio Apostolo Editore, Milano 1997.

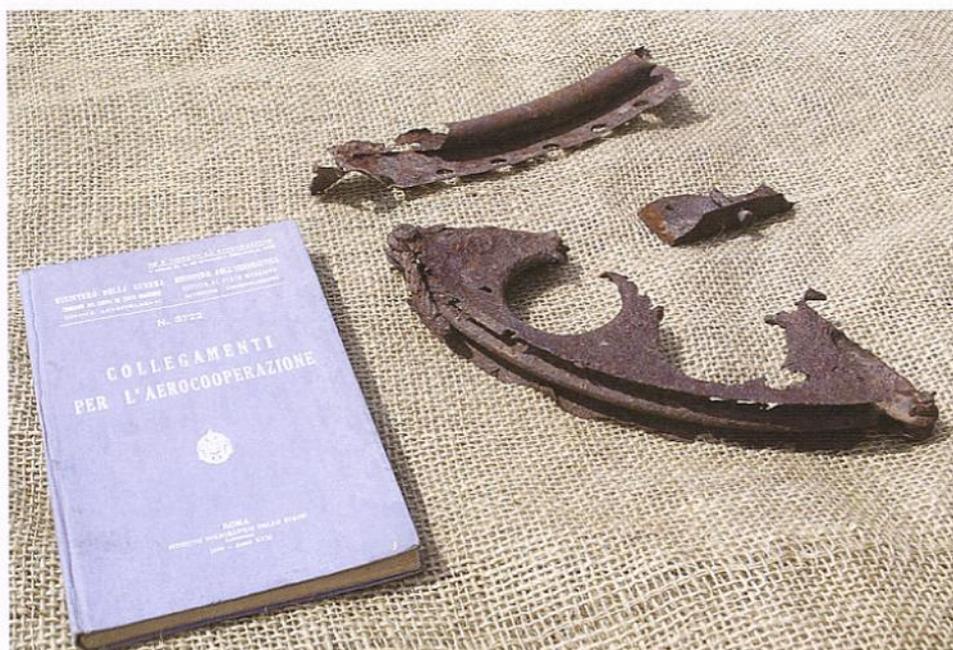
Gross, Kuno; Chiarvetto, Roberto; O'Carroll, Brendan; *Incident at Jebel Sherif*,

Kuno Gross, Koblenz (Svizzera) 2009. ISBN 978-0-620-42010-5 <http://www.jebelsherif.org>

*Catalogo Nomenclatore per Aeroplano "GHIBLI"*, Ministero dell'Aeronautica, Roma 1937.

*Descrizione tecnica e istruzioni per il montaggio e la regolazione - Aeroplano C.A.B. Tipo "GHIBLI"*, Ministero dell'Aeronautica, Roma 1938.

Diari storici conservati presso gli Archivi degli Uffici Storici dello S.M. Aeronautica e S.M. Esercito, Roma.



Sopra, da sinistra: Catalogo Nomenclatore per aeroplano "GHIBLI", tav. 55 (estratto - 9001 complessivo manovra).

Catalogo Nomenclatore per aeroplano "GHIBLI", tav. 56.

Above, from left: "Illustrated parts list" of GHIBLI aircraft - tables n. 55 and 56.

A sinistra: un frammento del telaio dei pannelli della "capottatura posteriore inferiore" del castello motore (part. nn. 4186/4206 tav. 18, v. fig.7) ed uno del part. n. 10027 "supporti fermo serbatoi" (catalogo nomenclatore tav. 69, v. fig.10). Al centro ciò che rimane della base del part. n. 9006 "asse porta volante e forcella": ben visibili nella parte inferiore le gole per il passaggio della tiranteria in acciaio, della quale è rimasto un estremo ancora vincolato al relativo organo di fissaggio (a sinistra).

Left: some recovered parts identified through the examination of the "Illustrated parts list" of GHIBLI aircraft.