

Gruppo Amici Velivoli Storici

99

Ali Antiche





I "Ghibli" al 4° Raduno Sahariano

di Roberto Chiarvetto

Il soggetto di una delle foto più frequentemente pubblicate del Caproni Ca. 309 "Ghibli" è il velivolo marche I-LIBF, che prese parte al 4° Raduno Sahariano, una competizione organizzata dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica in Libia tra il 5 ed il 12 marzo 1939, per velivoli civili di potenza compresa tra 100 e 950 hp complessivi.

La notizia del raduno, pubblicata sul periodico britannico *Flight* nel numero del 9 febbraio 1939, riporta il costo per l'iscrizione, pari a 100 lire a persona, che copriva anche il vitto e l'alloggio a Gadames e Hon. Le iscrizioni erano aperte sino al 25 febbraio, ma al doppio dell'importo era ancora possibile iscriversi sino al 1° marzo. L'articolo descrive con interesse le regole della competizione, notando come si trattasse probabilmente della prima bumping race aerea mai effettuata, ma senza bump, naturalmente. La bumping race è una gara di canottaggio, tipica di alcune realtà inglesi come le università di Oxford e Cambridge, nella quale le imbarcazioni partono ad una distanza fissa le une dalle altre e lo scopo è quello di raggiungere e "tamponare" (bump) l'imbarcazione che precede,



de, per prendere il suo posto nella prova successiva, senza farsi raggiungere da quelle che seguono. Infatti, prosegue l'articolo: "le regole indicano che i velivoli che prendono parte a questa prova partiranno da terra, con i motori in moto. Decolleranno ad intervalli prefissati e ciascuna posizione guadagnata o perduta sommerà oppure sottrarrà un punto al punteggio del concorrente sino ad un massimo di tre punti".

Il programma della gara prevedeva quattro prove distinte di navigazione e velocità. Nelle parole di Rosario Abate, che la descrive nel suo libro relativo al "Ghibli", si componeva di:

a) una prova di "navigazione spedita" su percorso di 400 km con comunicazione della rotta ai piloti soltanto la sera precedente alla gara;

b) un circuito di regolarità su percorso di 2000 km con le tappe seguenti: Tripoli (tappa di partenza), Sinauen, Derg, Gadames, esc-Sciuerref, Hon, Tagrifet, Ara dei Fileni, el-Agheila, Agedabia, Bengasi;

c) una prova di inseguimento su percorso di 700 km, con partenza da Bengasi e arrivo a Tauorga;

d) una prova di velocità su 200 km con arrivo finale a Tripoli.

Al raduno presero parte equipaggi di quattro nazioni (Italia, Francia, Germania e Belgio)¹, tra i quali sei su Caproni "Ghibli". Questi sei velivoli erano tutti esemplari militari assegnati al Governo della Libia, prelevati dalle prime tre serie costruttive, che vennero temporaneamente reimmatricolati per uso civile nel mese di febbraio 1939 solo per consentirne la partecipazione alla manifestazione, dopo la quale vennero

reintegrati in servizio.

Di questi sei velivoli sono note le marche civili e le corrispondenti matricole militari, ma il piazzamento finale e la composizione degli equipaggi si riferisce sempre al numero di gara o comunque ad un numero progressivo, quindi l'identificazione di un equipaggio con il corrispondente velivolo è incerta. Trattandosi di matricole in sequenza è probabile che il n.1 sia stato assegnato alla prima, il 2 alla seconda e così via, come nella tabella seguente, ma non vi è la possibilità di confermarlo in quanto le poche immagini non mostrano tutti i numeri di gara. Nel *Giornale LUCE* n.1476 si vede il n.2 in rullaggio, effettivamente un "Ghibli", ma purtroppo non è possibile leggere l'ultima lettera, che in questo caso differenziava i velivoli fra loro. Nel *Giornale* n.1481 sono visibili anche il n.8, assegnato al Ca.310 I-ABNL, e quello che dovrebbe essere il n.9 al Ca.310 I-ABNM, il che potrebbe supportare l'ipotesi dei primi sei numeri di gara assegnati ai sei "Ghibli" in ordine di marche, seguiti dai "Libeccio" e poi dagli altri concorrenti.

In alto: il "Ghibli" I-LIBF con l'insegna dello struzzo Oscar (Giorgio Apostolo/Aerofan).

Top: "Ghibli" I-LIBF with the badge of the ostrich named Oscar.

In basso: l'ingrandimento dell'insegna sul "Ghibli".

Bottom: the "zoomed" badge, as painted on the tail.

Edmondo Crocco vinse il raduno, seguito da Pietro Morino su un Ca.310 "Libeccio", dal marchese francese De la Chenelière su Caudron Renault C.445 "Goéland" e dal "Ghibli" di Giovanni Regoli. Alla competizione prese anche parte la marchesa Carina Negrone, su un FN.305 marche I-CARI, che si classificò dodicesima.

Il Giornale LUCE n.1481 del 22 marzo 1939 così racconta la manifestazione:

"Momenti dal 4° avioraduno sahariano.

Da Tripoli si è iniziata la prima tappa del circuito di regolarità, seconda prova del raduno. Il Governatore della Libia, S.E. Balbo, ha dato il via sull'aeroporto della Mellàha ai concorrenti che hanno per meta, dopo un volo di 527 km, Gadames.

Atterrando nell'oasi, il Maresciallo dell'Aria ha passato in rassegna i concorrenti che hanno compiuto la prova, fra i quali si è classificato primo l'italiano Giovanni Regoli, su bimotore "Ghibli".

La grande gara turistica internazionale, organizzata con tanta cura dalla RUNA della Tripolitania, si è conclusa con la prova finale di velocità sui 194 km del tratto Tauorga - Tripoli, che si snodava quasi per intero sulle zone desertiche della Libia. Primo a tagliare il traguardo è stato il capolista della classifica Edmondo



Crocco, con bimotore Caproni "Ghibli".

Secondo Pietro Molino, su Caproni "Libeccio". Terzo il francese De la Chenelière. Degna di rilievo la prova della marchesa Carina Negrone, che su monomotore da turismo si è classificata al dodicesimo posto".

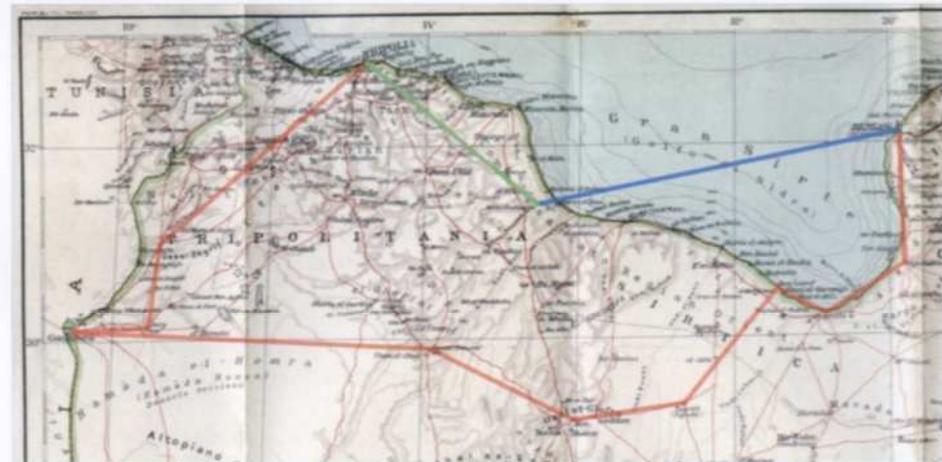
Le immagini del cinegiornale sono interessanti anche perché mostrano un "Ghibli",

probabilmente quello del vincitore Crocco che vi si fa riprendere davanti, dotato di un inedito e non documentato musetto chiuso, senza nessuna vetratura a prua della cabina ma soltanto due fari rivolti verso il basso, all'incirca nella posizione della mitragliatrice brandeggiabile della versione di serie. Questo musetto appare molto simile a quello dello sfortunato Ca.310 I-ENEI del raid Londra-Città del Capo e ad altri musetti utilizzati in quegli anni per rendere più aerodinamici, per i raid o le competizioni, i velivoli militari dotati di serie di musetti vetriati.

Il "Ghibli" I-LIBF, ex MM 11391, aveva però una caratteristica curiosa, non ben visibile nella foto e solitamente ignorata: forse unico, inalberava un'insegna personale sulla deriva. Si tratta di Topolino, il personaggio di Walt Disney già famoso in quegli anni e, insieme agli altri personaggi delle sue storie, soggetto di numerose insegne militari

Questi i velivoli e gli equipaggi:

Marche	Matricola m.	Serie	N.	Equipaggio
I-LIBD	MM 11216	1ª	1	Mario Gulli, Antonio Bizzini, Libero Creatini
I-LIBF	MM 11391	3ª	2	Mario Fedele, Vincenzo Pluchino, Maurizio Maurizi
I-LIBG	MM 11382	3ª	3	Alfredo Pulzetti, Mario Duchi, Celso De Luca
I-LIBM	MM 11392	3ª	4	Mario Giannello, Pio Somacco, Emilio Spanna
I-LIBN	MM 11384	3ª	5	Giovanni Regoli, Vittorio Faiella, Romeo Galassi
I-LIBP	MM 11277	2ª	6	Edmondo Crocco, Giovanni Fioravanti, Lino Caianello



In alto: l'insegna con i colori originali della copertina dell'albo.

Top: the badge with the original colours of the comics.

In basso: il percorso della 2ª, 3ª e 4ª prova, tracciato sulla cartina allegata alla Guida d'Italia del TCI del 1929.

Bottom: map of the competition (2nd, 3rd and 4th legs) as published on an Italian Touring Club magazine.



aeronautiche anche in Italia (pensiamo per esempio ai Paperino, Gambadilegno e Pluto del 13° Stormo B.T., oppure al Topolino della 62ª Squadriglia B.T., solo per citarne alcuni).

Forse il pilota di questo "Ghibli" – oppure uno dei membri dell'equipaggio, è impossibile dirlo – in vista del raduno, si ricordò della storia "Topolino e lo struzzo Oscar" pubblicata qualche mese prima, dove Topolino cavalcava uno struzzo di nome Oscar in una curiosa competizione, nella quale gli animali più strani trainavano veicoli improbabili, riuscendo alla fine a piazzarsi al primo posto, e vi scorse una simpatica analogia con la gara nel deserto ormai prossima, cui partecipavano velivoli particolari di diversa provenienza. L'insegna sulla deriva è identica, ma speculare, a quella della copertina dell'Albo n.16 dell'aprile 1938, probabilmente per rivolgere Topolino nella direzione del volo. Non è possibile discernere i particolari e naturalmente alcuni dettagli della tavola originale potrebbero non essere stati effettivamente riprodotti nell'insegna,

(1) Abate parla di 24 equipaggi di cinque nazioni diverse; altre fonti di 21 equipaggi senza precisare il numero di nazioni. I due giornali LUCE parlano di quattro nazioni ed effettivamente tutti gli aeroplani ripresi appartengono soltanto a Italia, Francia, Germania e Belgio. In tutto sono confermati 16 equipaggi, cioè i sei "Ghibli" e tutti quelli visibili nelle riprese LUCE, cioè (tra parentesi le marche se visibili o comunque documentate):

- 6 Caproni Ca.309 (I-LIBD, I-LIBF, I-LIBG, I-LIBM, I-LIBN, I-LIBP)
- 3 Caproni Ca.310 (I-BFBA, I-ABNL, I-ABNM)
- 1 Nardi FN.305 (I-CARI)
- 2 Caudron C.445 (F-APYU)
- 1 DeHavilland DH89 (OO-JFN)
- 1 Siebel Fh.104 (D-IJDC)
- 1 AGO Ao.192 (D-ICGO)
- 1 Bf.108

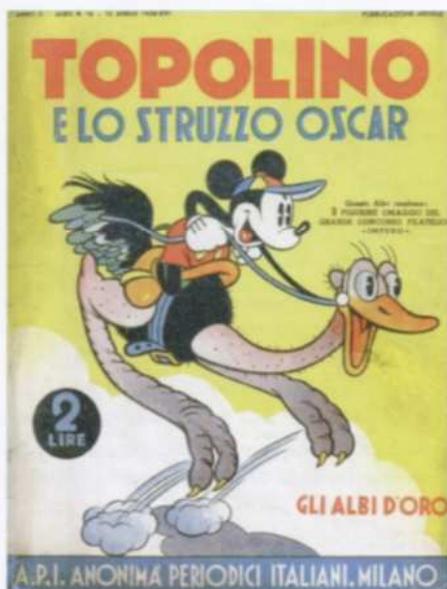
Naturalmente nulla vieta che vi fossero altri velivoli ed equipaggi e che almeno uno di essi provenisse da una quinta nazione.

per semplificarne la realizzazione.

Se l'ipotesi dell'attribuzione dei numeri di gara in ordine di marche fosse corretta, sarebbe anche provato che l'insegna era presente solo sul lato sinistro della deriva. In questo caso l'I-LIBF sarebbe il n.2, che nel giornale LUCE sopra citato mostra il lato destro, priva di qualsiasi insegna sugli impenaggi a parte il tricolore e la "I" sul timone.

Contrariamente ad alcune didascalie che l'hanno accompagnata negli anni, la foto

dell'I-LIBF è stata quasi certamente scattata in Libia: sulla sinistra, sotto il muso, si notano le mura merlate ed una torre di un forte che quasi certamente è quello di Hon. In questo caso, potrebbe trattarsi di una foto scattata sull'aeroporto dell'oasi, dove probabilmente il 309 era in servizio, appena reimmatricolato e pronto per la gara. È molto improbabile che si riferisca alla tappa a Hon durante il raduno, per via dell'assenza del numero di gara.



In alto a sinistra: il "Ghibli" n.2 (Fedele/Pluchino/Maurizi), forse quello marche I-LIBF (dal Giornale Luce n.1476).

Top left: the "Ghibli" n. 2 (maybe I-LIBF).

In alto a destra: il "Ghibli" modificato (dal Giornale Luce n.1481).

Top right: the modified "Ghibli".

Al centro: la copertina dell'Albo n.16 del 15 aprile 1938 – XVI.

Aside: front cover of Topolino (Mickey Mouse) comics of April 15th 1938.

Bibliografia

- Abate Rosario: Gli aeroplani della Caproni Aeronautica Bergamasca. vol. 2°, Edizioni dell'Ateneo e Bizzarri, Roma 1978
- 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
- Pagliano Franco: Araldica del cielo. distribuzione Rizzoli Editore, Milano, 1978
- Albo n.16, Topolino e lo struzzo Oscar. A.P.I. Anonima Periodici Italiani, Milano 1938
- Flight magazine, February 9, 1939 (<http://www.flightglobal.com/pdfarchive/index.html>)
- Giornale LUCE n.1476 15 marzo 1939 (<http://www.archivioluca.it>)
- Giornale LUCE n.1481 22 marzo 1939 (<http://www.archivioluca.it>)

REALE UNIONE NAZIONALE AERONAVTICA

4° raduno
sahariano

r.u.n.a. della
Tripolitania

5-12 MARZO 1939-XVI