

# STORIA & BATTAGLIE



- ✓ Les Commandos d'Afrique
- ✓ La resistenza giapponese
- ✓ La Sahariana Cufra
- ✓ Il Reggimento Alpini Tagliamento 1943-'45

## La Sahariana Cufra

Gli scontri con le forze inglesi del L.R.D.G. e le forze francesi libere di Leclerc



### LA STORIA

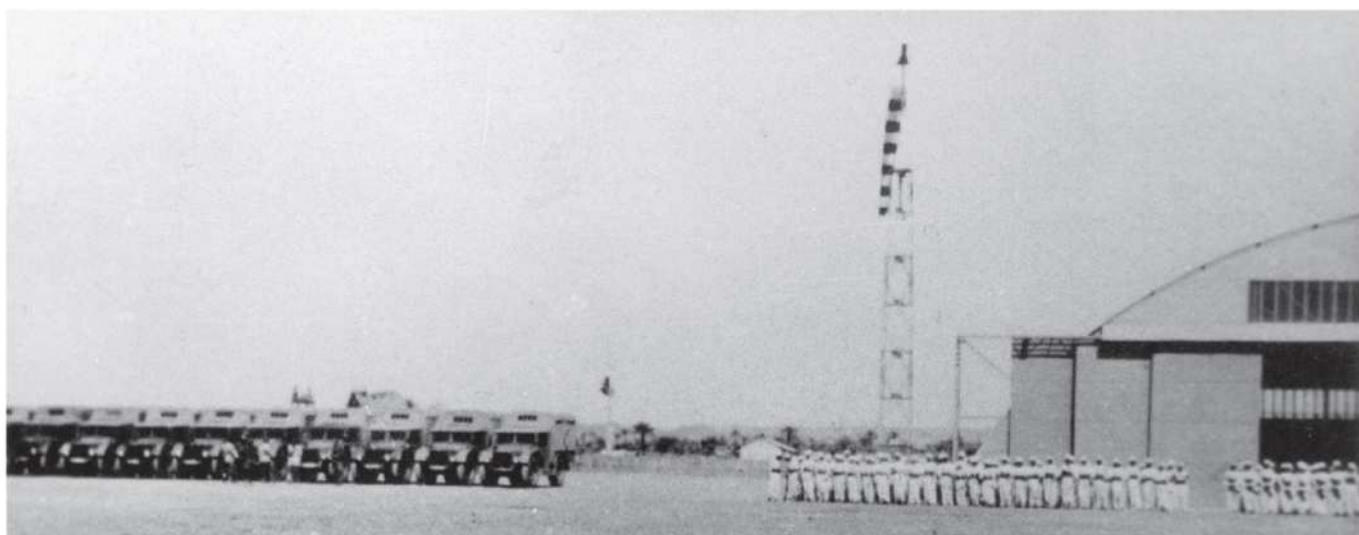
Nel 1938, su ordine del Governatore Italo Balbo, le forze armate italiane in Libia vennero sottoposte a un generale riordinamento che vide anche la creazione del Battaglione Sahariano, una nuova unità specificamente pensata per il controllo delle vaste distese desertiche presenti nella parte meridionale del Paese (dal confine con l'Algeria al Fezzan, al Gebel el-Auenat al confine con l'Egitto e il Sudan) e dei collegamenti fra le sperdute oasi.

Alla sua costituzione era composto dal comando battaglione nell'oasi di Hon e da quattro compagnie autosaha-

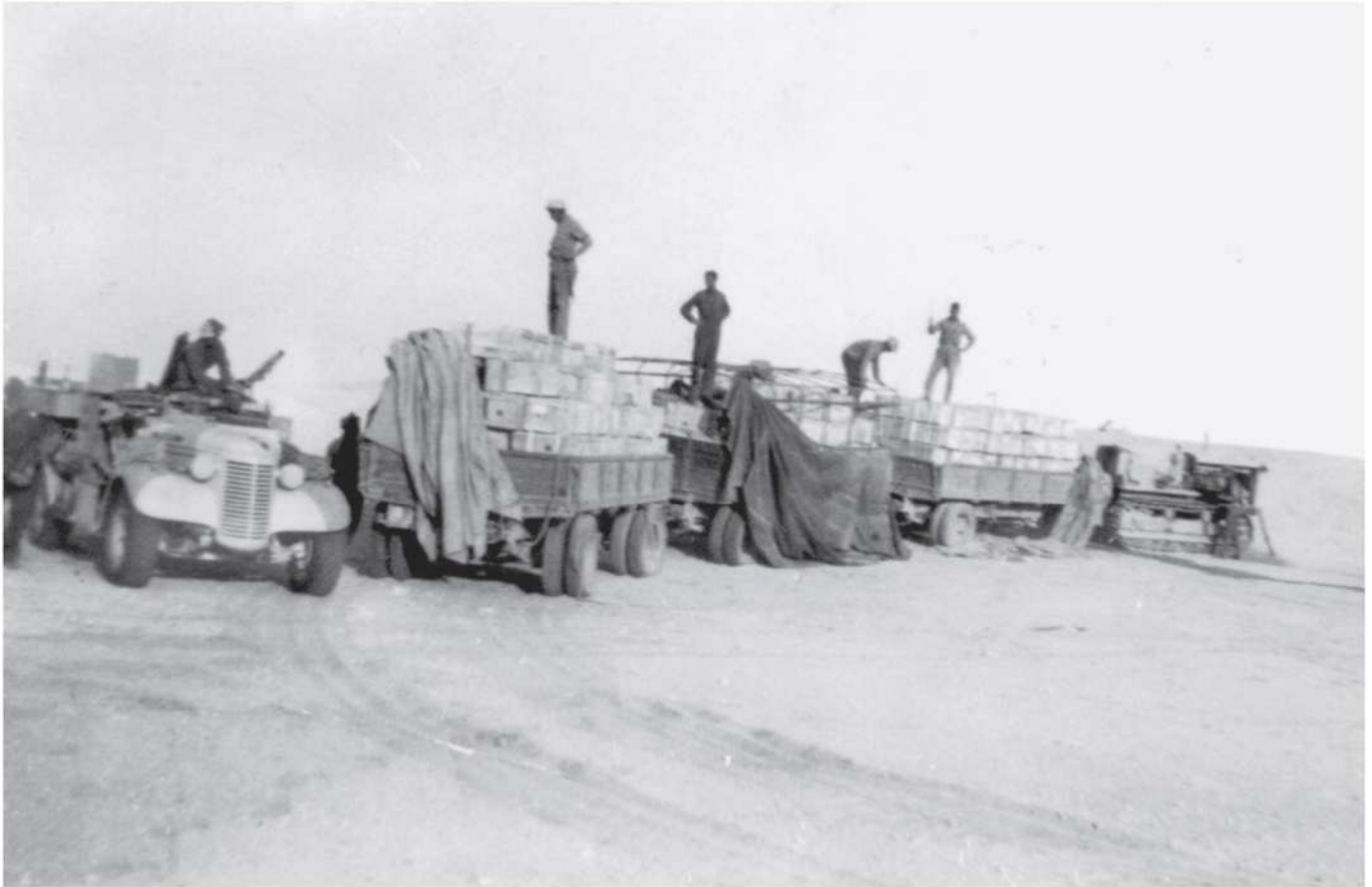
*(In alto) Fiat 634 abbandonato dalla Sahariana (g.c. Brendan O'Carroll).*

*(Sotto) Truppe libiche e A.S.37 schierati nell'aeroporto di Cufra. (Y. de Daruvar, g.c. Didier Corbonnois & Alain Godec)*

riane (o "auto-avio-sahariane", come ricordano alcuni reduci) distribuite sul territorio, nelle oasi di Hon, Murzuk (1), Cufra e Gialo. Le vicende dell'operazione "Compass" e la distruzione del raggruppamento Maletti nel dicembre 1940, cui il Battaglione era assegnato, ridussero drasticamente la consistenza delle compagnie, che vennero ricostituite in seguito in maniera lievemente diversa e par-



(1) La grafia dei toponimi utilizzata nel testo segue la consuetudine italiana degli anni '30 e '40.



teciparono agli eventi dello scacchiere africano insieme alle altre truppe italiane e tedesche, venendo dapprima accorpate e poi definitivamente sciolte (come "Raggruppamento Sahariano") su ordine del generale Messe, in Tunisia, il 20 aprile 1943 (2). L'unica ad essere in qualche modo sopravvissuta, essendosi trovata troppo distante dal teatro degli scontri del dicembre 1940, fu la compagnia sahariana Cufra, la seconda, di stanza nell'omonima oasi con il compito di controllare il territorio al confine con il Ciad e con l'Egitto. Si trattava della zona più estesa dello scacchiere sahariano e della più importante, per ragioni politiche già prima della guerra (l'oasi di Cufra era stata l'ultimo baluardo della resistenza senussita, terminata nel 1931), per la presenza di un aeroporto attrezzato, fondamentale per i collegamenti con le colonie dell'Africa Orientale, e infine per il rischio di colpi di mano del nemico, difficilmente rilevabili in tempo e contrastabili per via della natura del terreno; in effetti sarebbe stata fondamentale anche per la ragione opposta, cioè come base per un eventuale attacco italiano verso la zona di Assuan, in Egitto, per prendere alle spalle gli Inglesi, come suggerito già nel 1932 dal maggiore Orlando Lorenzini (3), conquistare il Sudan e ricongiungersi alle truppe in A.O.I.; ma l'ipotesi non sembra essere mai stata presa in considerazione dal Comando Supremo, anche prima che le successive vicende del conflitto la rendessero impraticabile.

L'oasi di Cufra si trova nella sezione orientale del Sahara libico, a circa 900 chilometri dalla costa a sud di Tobruk e Barce; si tratta più propriamente di un gruppo di oasi, che comprende anche Rebiiana a 130 chilometri a ovest e Bzema e Tazerbo a 130 e 250 chilometri a nord-ovest;

*Carovana trasporti italiana catturata da una pattuglia del L.R.D.G. nell'inverno 1940 (g.c. Brendan O'Carroll).*

il villaggio principale si trova nell'oasi di el-Giof, sull'estremo settentrionale della conca di Cufra, a poca distanza dal quale venne eretto dopo l'occupazione il forte di et-Tag, una ridotta difensiva a presidio dell'area. L'immensa estensione desertica che la separa dalle zone abitate sulla costa all'epoca non conteneva strade o carovaniere per il collegamento diretto e infatti le operazioni di conquista nel 1931 avevano richiesto un impegno logistico straordinario; in seguito si provvide, a cura dei comandi militari, alla palificazione dei maggiori itinerari, che vennero utilizzati soprattutto per il rifornimento degli avamposti mediante apposite carovane costituite da un trattore Caterpillar (acquistati in buona misura sia per l'A.S.I. sia per l'A.O.I. prima del conflitto), cui era agganciato un treno di rimorchi per autocarro.

Come si è visto, il compito primario della Sahariana non era quello di difendere il presidio di Cufra, cui erano state invece assegnate la 59a e la 60a Compagnia Libica Mitraglieri da Posizione, oltre a un plotone libico mitraglieri da posizione distaccato presso il Gebel Auenat, per lo meno alla data della dichiarazione di guerra dell'Italia. Il comando del presidio era stato affidato al capitano Colonna, che complessivamente aveva sotto il suo comando 367 uomini, di cui circa 300 libici, armati con mitragliatrici Breda-Safat 7,7 mm, 12,7 mm, Fiat mod. 14/35 da 8 mm. La componente aeronautica era rappresentata da un distaccamento della 26a Squadriglia Aviazione Sahariana, mentre la difesa contraerea era affidata a una bat-

(2) Manzoni, Aurelio *Il Sahara libico*, in "Fronte d'Africa: c'ero anch'io", a cura di G. Bedeschi, Mursia 1979.  
 (3) Tasselli, Silvio, *Orlando Lorenzini*, in *Storia & Battaglie* n. 45 - marzo 2005, Edizioni Lu.po 2005.



teria sahariana c.a. da 20 mm. Gli attacchi nemici vennero sferrati subito dopo i primi sei mesi di guerra, sia da parte britannica con il Long Range Desert Group, sia da parte francese con le truppe del generale Leclerc (le Forze Francesi Libere, il cui nucleo si formò per l'appunto in Ciad, sfruttando la distanza dal governo centrale di Vichy che non era in grado di controllare completamente le colonie africane).

Il brevissimo periodo gennaio-febbraio 1941 vide frenetici combattimenti per il controllo dell'oasi, in molti casi risolti con la vittoria della Cufra, ma terminati il 1° marzo con la caduta del forte di et-Tag, dopo il forzato allontanamento della colonna mobile dovuto alla scarsità di rifornimenti e ai rovesci subiti dalle forze italiane in Africa settentrionale. Il battesimo del fuoco per la sahariana Cufra avvenne il 31 gennaio 1941, con un risultato eccellente dal punto di vista tattico – unica vittoria italiana in quel periodo di controffensive britanniche – a seguito della prima importante azione del Long Range Desert Group nel Fezzan. Il giorno 11 gennaio, infatti, le pattuglie T e G del

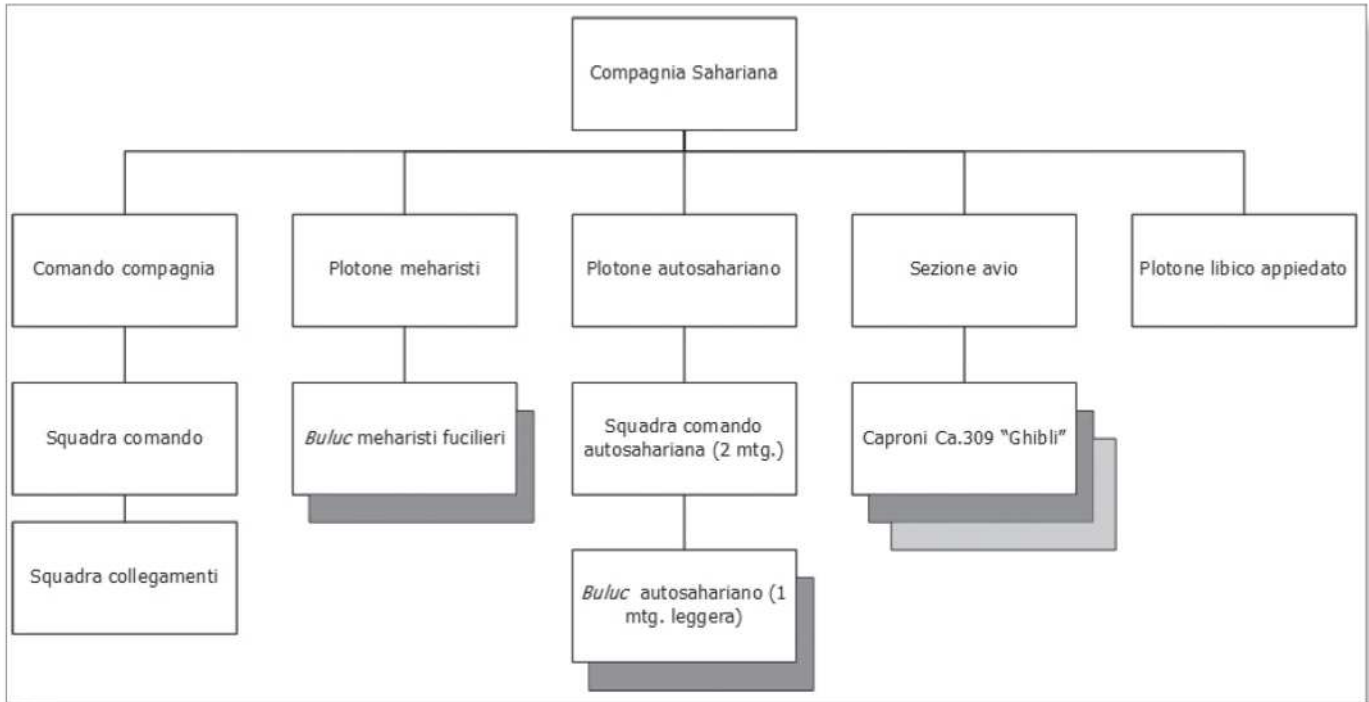
*(Sopra) Immagine non datata e priva di riferimenti, identificabile forse con la sahariana Cufra all'epoca degli avvenimenti descritti.*

*(In basso) Sahariana Cufra in sosta nel deserto (Y. de Daruvar, g.c. Didier Corbonnois & Alain Godec).*

L.R.D.G. (24 veicoli e 76 uomini), al comando del maggiore Patrick Andrew Clayton, dopo un viaggio nel deserto di più di 2.000 chilometri iniziato al Cairo il 26 dicembre, avevano attaccato il presidio di Murzuk; le accompagnavano dal 7 gennaio alcuni uomini delle F.F.L. di Leclerc, con i tre ufficiali capitano Massu, tenente Eggenspiller e tenente colonnello D'Ornano. Per via della sorpresa, l'inaspettato attacco era risultato vittorioso e aveva portato alla distruzione del distaccamento di velivoli in forza all'avamposto, di alcune strutture e alla cattura di diversi prigionieri e di materiali; l'unica reazione italiana, subito spenta, era provenuta da una postazione di mitraglieri che aveva colpito la Ford V8 del capitano Clayton, ferendo a morte il colonnello francese D'Ornano.

I piani britannici prevedevano la prosecuzione della cam-





pagna del Fezzan, con l'obiettivo della cattura congiunta dell'oasi di Cufra, di importanza strategica per tutti i contendenti; dopo Murzuk le pattuglie si erano dirette verso Faya, nel Ciad, per rifornirsi e riorganizzarsi, progettando di ritornare verso Cufra nei giorni successivi, insieme alle F.F.L., per l'attacco finale; lungo il tragitto, il 12 e 13 gennaio, avevano attaccato anche gli avamposti di Traghen e di Umm el-Araneb, dal quale erano state respinte. Dopo la sosta in territorio francese, sempre al comando del maggiore Clayton, la pattuglia T aveva lasciato Faya il 22 gennaio, all'avanguardia delle forze francesi e britanniche, con un giorno di vantaggio per effettuare una ricognizione. Stranamente contravvenendo alle proprie norme di sicurezza, da sempre applicate, Clayton trasmise via radio il proprio rapporto il 28 e la trasmissione venne intercettata dalla stazione radiogoniometrica dell'Aeronautica a Cufra, già allertata a seguito dell'attacco a Murzuk; questa decisione di Clayton pose irrimediabilmente le basi per l'attacco sferrato tre giorni più tardi da parte della Cufra. Il 30 aveva raggiunto Maaten es-Sarra, trovando il pozzo già interrato dagli italiani per impedirne l'uso al nemico, situazione che si sarebbe potuta rivelare estremamente preoccupante non tanto per il L.R.D.G. quanto per le forze francesi, composte anche da truppe cammellate. Il 31 gennaio, verso le 11:30, la pattuglia T raggiunse il luogo previsto per l'incontro con le truppe francesi, una serie di colline chiamate Gebel Scerif a circa 25 chilometri a nord-est di Maaten Bisciara, dopo aver scoperto che anche qui il pozzo era stato fatto saltare e aver nota-

L'organigramma della Sahariana Cufra.

to tracce recenti di truppe ed aeroplani. Un velivolo "Ghibli" della 26a Squadra Aviazione Sahariana pilotato dal sottotenente Rota (4), giunto sulla zona alla ricerca del nemico, aveva individuato la colonna inglese che lasciava Bisciara; circa un'ora dopo, sempre dall'alto, il tenente Maccabruni aveva informato la colonna a terra della sosta degli uomini del L.R.D.G. all'interno del Gebel. La presenza degli aerei costrinse la pattuglia a disperdersi e a cercare copertura, consentendo l'arrivo degli autocarri Fiat 634 della Cufra, armati di mitragliere Breda da 20 mm (5), che iniziarono l'attacco. In questo primo scontro persero la vita il comandante della sahariana, tenente Capurro, e due libici della batteria; un autiere e un sergente rimasero feriti e un Fiat 634 venne abbandonato, danneggiato ma riparabile. La pattuglia T invece perse tre autocarri Chevrolet (Te Paki, Te Anau e Te Aroha), incendiati e distrutti, e un solo soldato. Tre prigionieri italiani erano stati costretti fin dalla cattura a viaggiare come guide a bordo dei veicoli della pattuglia T; di essi uno cadde sul campo (il postino di Murzuk, Colicchia) mentre i due carabinieri catturati a Traghen vennero liberati; il brigadiere Spina morì però poco dopo per le ferite riportate. I rimanenti autocarri del L.R.D.G. in fuga si diressero verso un punto di raccolta precedentemente stabilito, probabilmente a est del Gebel, mentre due Ghibli atterrarono sul luogo dello scontro per recuperare i feriti e consentire

(4) La descrizione dettagliata dell'evento proviene da due fonti distinte (v. bibliografia) ed estremamente attendibili, i diari di Frank Jopling, della pattuglia T del L.R.D.G., sopravvissuto allo scontro, ed il rapporto ufficiale steso dal Ten. Minuttilo a Cufra il 2 febbraio, subito dopo essere rientrato alla base. È da notare come i due resoconti, sebbene provenienti da parti avverse, coincidano in modo quasi perfetto, contrariamente a quasi tutte le altre fonti, comprese le storiografie ufficiali di parte britannica. Si vedano in proposito, ad esempio, la versione neozelandese in *The Official History of New Zealand in the Second World War 1939-1945* (in stampa oppure sul sito Internet <http://www.nzetc.org/tm/scholarly/tei-WH2-1Epi-c2-WH2-1Epi-e.html>), che parla della presenza di due veicoli blindati (impossibile dato che le prime autoblindate italiane arrivarono in Libia diversi mesi più tardi) ed il rapporto ufficiale del L.R.D.G. che a queste aggiunge addirittura un cannone da 65 mm. L'immagine che mostra lo sviluppo dell'azione è basata sull'elaborazione di dati satellitari Landsat di pubblico dominio, rilevati tra il 1990 ed il 2000, forniti attraverso il NASA's Earth Science Enterprise Scientific Data Purchase Program e prodotti su contratto NASA dalla Earth Satellite Corporation.

(5) Il sopracitato rapporto ufficiale specifica la presenza di un A.S. 37 e di quattro Fiat 634; l'armamento era composto dalla batteria sahariana al completo, quattro mitragliere Breda mod. 35 da 20 mm, e da quattro mitragliatrici, due Fiat 14/35 da 8 mm, una da 12,7 mm ed una da 7,7 mm, montate sui veicoli; la dotazione comprendeva due unfoc (v. nota 16), cibo ed acqua per otto giorni e carburante per 600 km. Le comunicazioni erano assicurate da una stazione R.T. mobile R.F.O.C. e da un radiogoniometro da campagna dell'Aeronautica. Il personale, infine, era composto da tre ufficiali, tre piloti, tre sottufficiali, sette soldati di truppa nazionali e venti libici, di cui dieci assegnati alla batteria.



al capitano Mattioli, giunto sull'aereo del capitano Moreschini, di prendere il comando della colonna in sostituzione del tenente Capurro.

Il terzo Ghibli, quello del tenente Rota, nel frattempo aveva localizzato due autocarri del L.R.D.G. rimasti indietro, il veicolo radio e la Ford del comandante, e cercava di immobilizzarli con il fuoco delle armi di bordo da 7,7 mm, fornendo la loro posizione alla Sahariana perché li raggiungesse, a una trentina di chilometri a sud-est del Gebel. Durante questa seconda fase un proiettile da 20 mm (6) esplose da una mitragliera Breda montata su un autocarro colpì la Ford V8 di Clayton, che rimase ferito ad un

(Sopra) Autocarro Sahariano SPA mod. 37 della sahariana Cufra (Y. de Daruvar, g. c. Didier Corbonnois & Alain Godec).

(Sotto) Ancora la Sahariana Cufra in sosta nel deserto (Y. de Daruvar, g. c. Didier Corbonnois & Alain Godec).

braccio da una scheggia. L'allora capitano Manzoni, assegnato alla "Cufra" poco dopo l'evento ricorda che "il caporale libico Hamar ben Hamor vide per primo la nuvola di sabbia dietro la duna lontana qualche centinaio di metri e intuì che a sollevarla doveva essere un automezzo e non il vento. D'istinto manovrò la mitragliera da 20 mm puntandola dove la duna finiva quasi di colpo e si apriva il pas-



(6) Il Maggiore Peter Clayton, MBE, FRGS, dell'esercito britannico, figlio del capitano P.A. Clayton dell'LRDG, ha confermato in una lettera all'autore il ferimento del padre da parte di una scheggia di un proiettile da 20mm sparato dalle forze di terra: dato il calibro, comunque, sarebbe potuto provenire soltanto dalla Breda mod.35 montata sull'autocarro e non da armi montate sui velivoli "Ghibli" (che erano armati soltanto di mitragliatrici Breda-SAFAT da 7,7mm) come invece si legge in tutte le fonti che trattano l'argomento, tranne che nel racconto del cap. Manzoni. L'equivoco fu probabilmente ingenerato nel rapporto ufficiale sull'evento, di fonte britannica, il quale conteneva anche altre inesattezze (v. nota 4), e perpetuato negli anni successivi fino ad oggi.

saggio. Quando la camionetta comparve, prima ancora di ricevere ordine dal comandante di batteria, lasciò partire una corta raffica, che centrò l'automezzo nella parte alta e foratone il radiatore, attraversò tutta la macchina, ferendo di striscio il guidatore (7).

Il comandante delle pattuglie T e G del L.R.D.G. fu così catturato insieme al suo veicolo "Te Rangì" e soprattutto si venne in possesso della documentazione che descriveva l'imminente attacco all'oasi, previsto tra il 5 ed il 9 febbraio. L'importanza dell'evento lo fece salire agli onori della cronaca in Italia, in un articolo a firma "Sirtico" pubblicato sul *Popolo d'Italia* alcuni mesi dopo. La notizia della disfatta, portata dai superstiti della pattuglia T, fece interrompere i preparativi per l'attacco, che avvenne più tardi a opera delle sole forze francesi, dopo il rientro in Egitto degli uomini del L.R.D.G. A seguito di questi avvenimenti, il comandante del Settore chiese al Comando Supremo ed al Comando V Squadra Aerea rinforzi in termini di carburante, munizioni e velivoli da caccia, rinforzi che data la situazione dello scacchiere africano in quel momento non potevano essere inviati; dispose quindi di sgomberare gli aeroplani Ghibli nel deserto, fuori dalle oasi, a 80 chilometri a nord-ovest di Cufra, trasportandovi anche il munizionamento e il carburante rimasti, oltre a 6.000 spezzoni da 2 chili; di sgomberare a Tazerbo il personale in esubero dell'aeroporto; di abbandonare definitivamente il campo di volo di Cufra e di accentrare tutte le difese attorno alla ridotta di et-Tag.

Una colonna francese, avvistata dall'alto il 7 febbraio successivo verso le 16:30, durante la notte attaccò l'aeroporto e vi distrusse due Ghibli ancora presenti; il giorno successivo vi fu un breve scontro fra la Sahariana e i veicoli francesi sulla via del ritorno, che vennero anche mitragliati e spezzonati da aerei a bassa quota. Il giorno

successivo, passando per il luogo degli scontri del 31, i francesi rinvennero l'autocarro Fiat 634 abbandonato dalla Sahariana, che venne dato alle fiamme. Gli ultimi e più aspri combattimenti avvennero infine tra il 18 e il 20 febbraio.

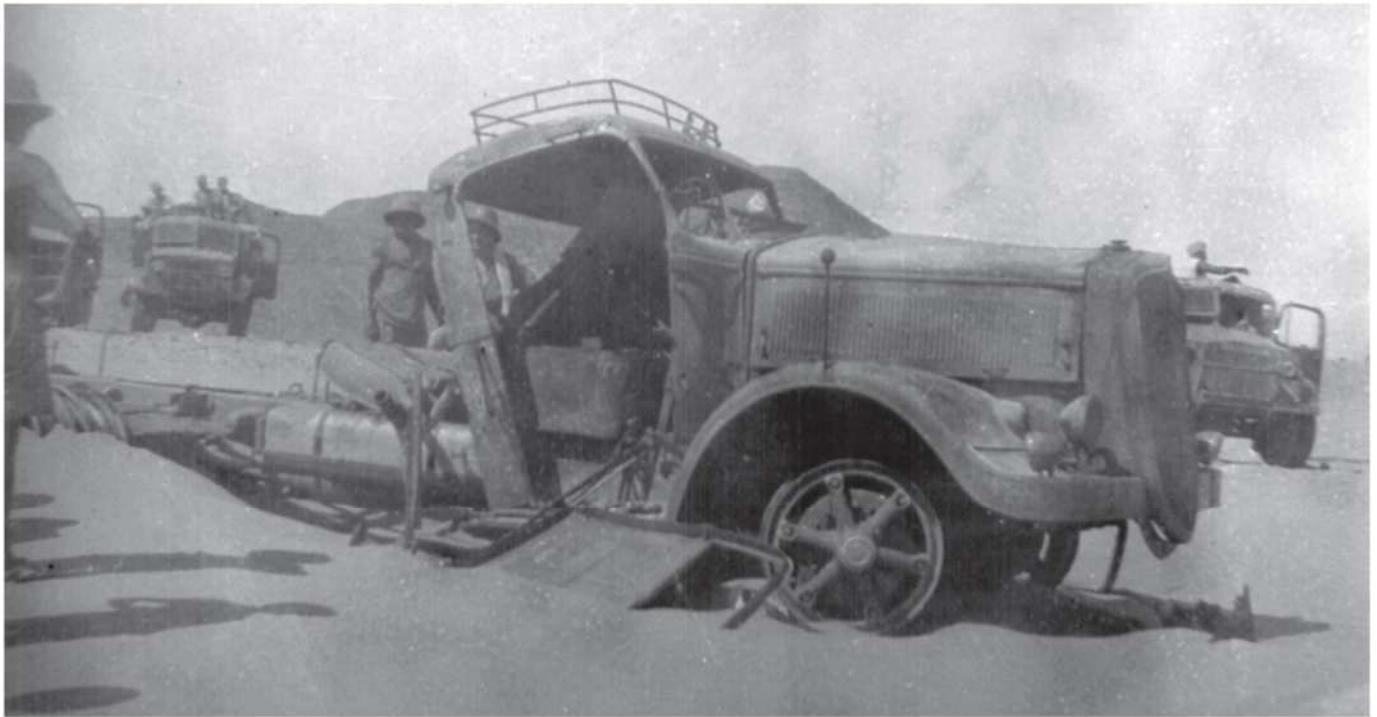
Già il 17 una ricognizione aerea aveva avvistato la colonna Leclerc in arrivo a Maaten es-Sarra, provvedendo a spezzonarla; il 18, verso le ore 13:00, avvenne il primo scontro tra le forze di terra, inizialmente favorevole alla Sahariana che, grazie alla potenza di fuoco delle mitragliere da 20 mm, riuscì a distruggere due autocarri Bedford francesi. Più tardi i Francesi reagirono utilizzando il loro cannone da 37 mm, riuscendo a fermare l'azione italiana; la Sahariana si diresse quindi, dopo aver perduto un A.S. 37, verso il vicino villaggio di el-Hauuari, situato a una decina di chilometri a nord-est di et-Tag. Verso sera le truppe francesi vennero nuovamente spezzonate da un Ghibli.

Il giorno 19 la Regia Aeronautica riuscì a mettere in campo sette Ghibli e un Savoia Marchetti S.81, distaccato dal comando a Hon, che attaccarono ripetutamente con le mitragliatrici di bordo e con il lancio di spezzoni. Verso le 8 del mattino, la Sahariana si ripresentò all'attacco, su terreno aperto, e iniziò uno scontro frenetico, in cui i francesi vennero continuamente fatti bersaglio dal fuoco delle mitragliatrici, finché riuscirono a mettere in posizione un pezzo da 37 mm; riuscendo nuovamente a contenere la reazione della Sahariana, che iniziò a ripiegare lasciando sul terreno due veicoli in fiamme. La sera del 20 febbraio la Cufra rimase pressoché immobilizzata per la scarsità di carburante e riuscì soltanto a raggiungere Tazerbo, con viveri per pochi giorni e senza acqua, lasciando la co-

(Sotto) Fiat 508CM immobilizzato dal L.R.D.G. (g.c. Brendan O'Carroll)



(7) Manzoni, Aurelio *Il Sahara libico*, in "Fronte d'Africa: c'ero anch'io", a cura di G. Bedeschi, Mursia 1979.



lonna Leclerc padrona del campo; i Ghibli erano già bloccati a terra per l'esaurimento del carburante.

Il 22 il comandante del settore riuscì a portare un carico di benzina avio per rifornire i sette Ghibli, consentendo il loro rientro a Hon, mentre il giorno successivo, con lo stesso Savoia Marchetti S.75, rifornì l'autocolonna a Tazerbo, consentendole di ripiegare su Zella. Cufra era ormai perduta e il capitano Colonna si arrese ai francesi il 1° marzo (8).

### LA STRUTTURA E L'ARMAMENTO

Nel periodo trattato, la compagnia sahariana Cufra ebbe composizione variabile. All'atto della sua costituzione era prevista la struttura descritta nella tabella pubblicata precedentemente, ma la Sahariana che si presentò effettivamente agli scontri del 31 gennaio e del febbraio successivo risultò ben diversa. La Cufra, come le altre compagnie sahariane, era posta sotto il comando di un ufficiale pilota della Regia Aeronautica, dal quale dipendevano sia truppe nazionali e libiche del Regio Esercito, sia personale della R.A. per il supporto alla componente avio. Ufficiali, autieri e personale dell'Aeronautica furono sempre italiani, mentre libici furono gli appartenenti alla truppa e i serventi delle batterie da 20 mm. Simbolo delle compagnie sahariane era un leone alato sulle insegne dipinte sulle portiere dei veicoli, d'oro (la sola testa) sul gagliardetto nero (9). Per quanto è stato possibile ricostruire, la Cufra fu comandata dal capitano Moreschini della R.A., dalla sua costituzione nel 1938 sino almeno all'autunno del 1941, quando ormai divenuto maggiore compì nel mese di ottobre una ricognizione sul Tibesti (10); la compo-

*Fiat 634 abbandonato dalla Cufra ed incendiato dai Francesi. (Y. de Daruvar, g.c. Didier Corbonnois & Alain Godec)*

nente terrestre della compagnia vide invece succedersi diversi ufficiali comandanti nello stesso periodo, a cominciare dal tenente Capurro, caduto negli scontri del 31 gennaio, seguito dal tenente Minutillo e dal capitano Mattioli, che compì poi con la Cufra alcune puntate nel Fezzan e nel Tibesti nel marzo 1941 (dopo la ristrutturazione seguita ai fatti descritti), insieme alle truppe del colonnello von Schwerin dell'Afrikakorps.

Fondamento della compagnia era il binomio aeroplano-autocarro, pensato da Italo Balbo. Era previsto di equipaggiare la componente autocarrata delle compagnie sahariane con 22 veicoli SPA A.S. 37 ciascuna, ma a parte la "Murzuk", per la quale esiste documentazione fotografica a conferma, tali numeri difficilmente dovettero essere raggiunti. L'autocarro "sahariano" fu appositamente studiato per l'uso desertico in A.S. dalla Fiat-Spa, basandosi sul telaio del trattore per artiglieria TL37; venne poi realizzato a partire dal 1937 in tre serie costruttive, che si differenziarono per lievi modifiche esteriori, per il tipo di ruote e per la presenza di serbatoi ausiliari del carburante (11). Denominato ufficialmente A.S. 37 fu la spina dorsale delle compagnie italo-libiche, che lo utilizzarono estensivamente nel Sahara per tutta la durata degli scontri, contribuendo con la loro esperienza sul campo alla successiva (1942) realizzazione di alcuni prototipi, precursori della camionetta desertica modello 43 (che realizzata troppo tardi non vide impiego in A.S.) e della camionetta A.S.43. Il personale delle Sahariane ebbe sempre un giudizio mol-

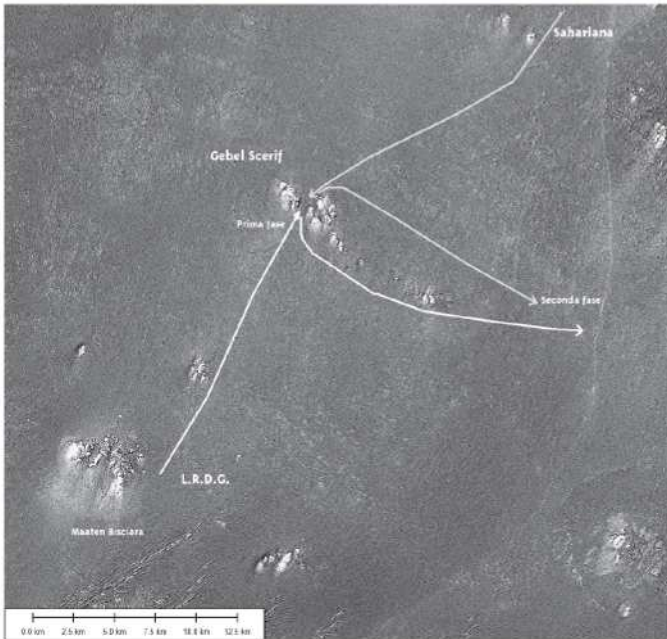
(8) Il Cap. Manzoni afferma che per l'ottobre 1942 erano stati preparati piani per la riconquista dell'oasi, l'operazione "Luna di Tazerbo", che però dovettero essere abbandonati per l'inizio della battaglia di el-Alamein.

(9) "[...] il leone del deserto ha risollevato la criniera più orgoglioso e più forte di prima in quanto sostenuto e sospinto da splendide ali" e ancora "si stringano attorno al loro nero-dorato gagliardetto (color oro era la testa del leone campeggiante sul nero gagliardetto)". Pratesi, Luigi, *Il Sahara libico*, in "Fronte d'Africa: c'ero anch'io", a cura di G. Bedeschi, Mursia 1979. Purtroppo non risulta essere sopravvissuta al conflitto alcuna insegna delle sahariane, nemmeno in fotografia, a parte una drappella da tromba con il fregio con le sciabole incrociate, catturata a Cufra dai francesi, e le immagini delle insegne dipinte sulle portiere degli A.S. 37 della "Murzuk".

(10) Ai comandi di un SAVOIA MARCHETTI S.79 temporaneamente in forza alla 26ª Squadriglia Aviazione Sahariana, in compagnia del famoso Magg. Vimercati-Sanseverino che di lì a poco avrebbe partecipato al bombardamento di Fort-Lamy. Gori C., *Il Savoia Marchetti S.M.79 nel Secondo Conflitto Mondiale*, U.S. Aeronautica Militare, 2004.

(11) Pignato, Nicola e Cappellano, Filippo *Dal TL37 all'A.S.43*, GMT 1997. Opera esaustiva sul progetto, lo sviluppo, l'uso e le varianti del trattore leggero 37 e dell'autocarro sahariano.





Svolgimento dell'azione del 31 gennaio 1941.

to positivo sull'autocarro; come ricorda il già citato Manzoni: "L' AS 37 era uno splendido automezzo, con un motore robustissimo, a quattro ruote motrici e direttrici e con pneumatici a larghissima sezione, capace di andare dappertutto. Aveva un solo difetto: una carrozzeria eccessivamente alta, che lo rendeva lento [...]" e il tenente Pratesi: "La potenzialità e l'autonomia del nuovo mezzo, riferita ai tempi, (ruote larghe, carburante per 1.000 chilometri, viveri per la squadra per un mese, acqua per 15 giorni, tre giornate di fuoco [...] permettono spinte profonde [...] (12).

Non della stessa opinione furono invece gli inglesi, che ne catturarono diversi nel dicembre 1940 ma li utilizzarono solamente per l'addestramento delle pattuglie del L.R.D.G. e mai in missione (come invece fecero i francesi con i veicoli catturati a Cufra), ritenendoli troppo scomodi e non in grado di sopportare il carico necessario a missioni della durata di tre settimane. Certamente, comunque, la sterzata integrale era del tutto inutile in ambiente desertico, oltre che dannosa in quanto aggiungeva componenti e complessità a scapito dell'affidabilità e della semplicità di guida e di manutenzione.

La Sahariana che catturò Clayton era invece incredibilmente quasi sprovvista di veicoli; la documentazione attualmente esistente, corroborata dalle immagini qui pubblicate, provenienti da un rullino ancora da sviluppare "catturato" dalle forze francesi libere nella ridotta di et-Tag, dimostra che soltanto pochi veicoli erano efficienti, cioè quattro autocarri e un A.S.37 soltanto. Le due foto che pubblichiamo della Sahariana durante una sosta nel deserto mostrano, la prima, (da sinistra) un Fiat 508CM civile (come si può notare dalla carrozzeria bicolore), un autocarro Lancia RO con una Fiat 508CM nel cassone, una probabile Fiat 514 con modifiche di circostanza al cassone in primo piano e tre autocarri Fiat 634; la seconda, quasi certamente scattata nelle medesime circostanze, la stessa probabile Fiat 514 con modifiche di cir-

costanza, uno Spa A.S. 37 (si intravede soltanto la parte alta del telone, di foggia però inequivocabile), una Fiat 508CM civile e un autocarro Lancia RO. Dallo stesso rullino proviene anche la foto dello Spa A.S. 37 con il numero "7" sul telone, che mostra insieme personale dell'Esercito e dell'Aeronautica, a conferma, se ce ne fosse bisogno, della presenza di entrambi all'interno delle Sahariane. Non vi era alcuna previsione di armamento sui veicoli, a eccezione dell'armamento individuale e di squadra dei plotoni trasportati; gli autocarri sarebbero dovuti servire unicamente per il trasporto di uomini, munizioni e rifornimenti, uno strumento per estendere notevolmente il raggio d'azione delle truppe fino ad allora cammellate. È molto probabile quindi, come ipotizza anche il professor Ceva (13), che a seguito della notizia dell'attacco a Murzuk si sia tentato di rinforzare i mezzi disponibili al più presto, ottenendo come risultato il montaggio a bordo degli autocarri dei pezzi da 20 mm della batteria c.a. assegnata a Cufra, con modifiche di circostanza. Tali trasformazioni è del tutto probabile ricalcassero quelle apportate agli autocarri Dovunque 35 che montavano la stessa mitragliera. Occorre ricordare infatti come già nel 1938/39 il Regio Esercito conducesse esperimenti sulla installazione di armi c.a. su autocarri e come, nell'estate 1940, venissero effettuate modifiche di circostanza proprio nello scacchiere libico, su iniziativa del generale Villanis, comandante dell'artiglieria della 10a Armata, il quale "fece poi installare nel cassone di vari tipi di autocarri una piattaforma girevole su cui poteva essere montato sia il cannone mitragliera da 20 mm sia il cannone da 47/32" (14). Era la naturale evoluzione dell'abitudine di trasportare le Breda a bordo degli autocarri "a causa della delicatezza del sistema di sospensioni, ma anche per accelerare i tempi di intervento e contribuire alla difesa contraerei delle colonne in movimento"(15). È da notare anche la presenza di mezzi civili requisiti (la Fiat 508 bicolore) e quella di mezzi prodotti per il mercato civile (si noti la forma della cabina dei Fiat 634) destinati però all'esercito, pratica comune nel Regio Esercito e a maggior ragione in una zona periferica estremamente lontana e scarsamente rifornita.

L'altro termine del binomio era rappresentato dal velivolo Caproni Ca.309 Ghibli, un elegante bimotore da osservazione aerea, utilizzabile anche per il bombardamento leggero, adatto alle operazioni in ambiente coloniale e armato di tre mitragliatrici da 7,7 mm. Furono talvolta utilizzati anche il Savoia Marchetti S.81 "Pipistrello" e il Savoia Marchetti S.79 "Sparviero", con compiti variabili tra la ricognizione ed il bombardamento, in forza alla 26ª Squadriglia o prelati di volta in volta dal comando o da altre formazioni.

A parte la componente aeronautica (tre Ghibli previsti e tre effettivamente in carico all'unità, portati poi a sette), quindi, si fu ben lontani dalle dotazioni teoriche, già nel mese di gennaio. In seguito l'unico risultato dei citati sfor-

(12) Entrambi in *Il Sahara libico*, in "Fronte d'Africa: c'ero anch'io", a cura di G. Bedeschi, Mursia 1979.

(13) Ceva, Lucio, *Quelques aspects de la lutte entre détachements de l'armée italienne et forces de Leclerc dans le Sahara Libyen pendant l'hiver 1940-1941*, in *Actes du Colloque "Le Général Leclerc et l'Afrique Française Libre 1940-1942"* 12-14 novembre 1987, Fondation Maréchal Leclerc de Hautecloque, Paris 1987

(14) Ceva, Lucio e Curami, Andrea, *La meccanizzazione dell'esercito fino al 1943*, USSME 1989, vol. 1 p. 291. La documentazione fotografica relativa, allegata al vol. II pp. 503-504, mostra due Lancia Ro armati rispettivamente di 47/32 e Breda da 20 mm, oltre ad un Fiat 626 sempre dotato di Breda.

(15) Cappellano, Filippo *Le artiglierie del Regio Esercito nella Seconda Guerra Mondiale*, Albertelli Edizioni Speciali, 1998, p.179.

zi del comandante del settore fu un rinforzo in termini di automezzi, che portò la composizione della sahariana a quindici veicoli: quattro autocarri (presumibilmente i soliti Fiat 634 e il Lancia R0), la Ford V8 di Clayton prontamente riparata e riutilizzata e dieci A.S.37. L'armamento disponibile, oltre alle già descritte Breda modello 35 da 20mm con due unfoc fu portato a cinque Fiat 14/35 da 8 mm anch'esse con due unfoc (16), quattro mitragliatrici da 12,7 e 6 mitragliatrici da 7,7, tutte con una sola unfoc (queste ultime, dato il calibro, non potevano essere che Breda-Safat, concepite in realtà per l'impiego aeronautico e solo sporadicamente utilizzate anche a terra). Data la tipologia di combattimento "mobile" degli scontri successivi alla metà di febbraio, durante i quali i contendenti raramente scesero dai propri veicoli per combattere, risulta evidente la presenza di ulteriori modifiche di circostanza, che dovettero consentire di installare a bordo degli A.S. 37 le mitragliatrici da 12,7 mm, da 8 mm e da 7,7 mm per il fuoco da bordo degli autocarri, una soluzione che si può immaginare simile a quella rappresentata nella fotografia di un camioncino Fiat 508CM armato con una Fiat 14/35 per la scorta ai trasporti.

Gli scontri della sahariana Cufra con i francesi rappresentarono con tutta probabilità la prima battaglia di manovra della guerra nel deserto (17) e certamente furono il primo (e per lungo tempo l'unico, fra tutti i contendenti) esempio di unità congiunta, progettata e realizzata sulla base della stretta collaborazione fra Esercito e Aeronautica, con catena di comando mista.



#### BIBLIOGRAFIA

- Sirtico, *Come fu catturato il "geologo" Klayton*, Il Popolo d'Italia, 18 ottobre 1941.
- AA.VV., *La prima offensiva britannica in Africa Settentrionale*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1964.
- AA.VV., *La prima controffensiva italo-tedesca in Africa Settentrionale*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1974.
- AA.VV., *Guida d'Italia T.C.I. possedimenti e colonie*, Touring Club Italiano, Milano, 1929.
- Barlozzetti Ugo - Pirella Alberto, *Mezzi dell'Esercito Italiano 1935-1945*, Editoriale Olimpia, Firenze, 1986.
- Buffetaut Yves, *La Colonne Leclerc à Koufra*, in *La Guerre du Désert 1 - Tobrouk*, Histoire & Collections, Paris, 1991.
- Cappellano Filippo, *Le artiglierie del Regio Esercito*, Albertelli Edizioni Speciali, Parma, 1998.
- Cernuschi Enrico, *La guerra dei Commandos in RID 9 settembre 1992*, Giornalistica Riviera Soc. Coop., Chiavari (Genova), 1992.
- Ceva Lucio, *Quelques aspects de la lutte entre détachements de l'armée italienne et forces de Leclerc dans le Sahara Libyen pendant l'hiver 1940-1941*, in *Actes du Colloque "Le Général Leclerc et l'Afrique Française Libre 1940-1942"*, 12-14 novembre 1987, Fondation Maréchal Leclerc de Hautecloque, Paris, 1987.
- Ceva Lucio - Curami Andrea, *La meccanizzazione dell'esercito fino al 1943*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1989.
- Clayton Peter, *Colloqui con l'autore*, 2004.
- Corbonnois Didier, *Colloqui con l'autore*, 2004.
- Corbonnois Didier - Godec Alain, *L'odyssée de la Colonne Leclerc*, Histoire & Collections, Paris, 2003.
- Crociani Piero - Viotti Andrea, *Le uniformi coloniali libiche*, in *Quaderni d'appunti 1*, Edizioni La Roccia, Roma, 1980.
- Emiliani Angelo - Ghergo Giuseppe F. - Vigna Achille, *Regia Aeronautica: colori e insegne 1935-1943*, Intergest, Milano, 1974.
- Emiliani Angelo - Ghergo Giuseppe F. - Vigna Achille, *Regia Aeronautica: i fronti africani*, Albertelli, Parma, 1979.
- Emiliani Angelo - Ghergo Giuseppe F. - Vigna Achille, *Regia Aeronautica: periodo pre-bellico e fronti occidentali*, Intergest, Milano, 1975.
- Godec Alain, *Colloqui con l'autore*, 2004.
- Gordon John W., *Dietro le linee di Rommel*, (Another Desert War: British Special Forces in North Africa, traduzione italiana), Libreria Editrice Goriziana, Gorizia, 2002.
- Gori Cesare, *Il Savoia Marchetti S.M.79 nel Secondo Conflitto Mondiale*, Ufficio Storico Aeronautica Militare, Roma, 2004.
- Gréciet Vincent, *Le GRB1 et la prise de Koufra in Batailles Aeriennes 26 oct. nov. dec. 2003*, Lela Presse, Boulogne Sur Mer, 2003.

(16) Unità di fuoco, dotazione di munizioni per un giorno.

(17) "...durante i successivi due giorni combatterono quella che dovette essere la prima battaglia di manovra della guerra nel deserto, tra furgoni Bedford ed autocarri diesel Lancia, manovrati da fanti che sparavano con fucili e mitragliatrici. Si trattò di battaglie tese e senza quartiere, di manovra e contrasto, di rapide stilette e ritirate mascherate e alla fine del secondo giorno un osservatore imparziale si sarebbe trovato in difficoltà se i francesi o gli italiani stessero vincendo". Pitt Barrie, *The crucible of war*, vol. 1, Cassel & Co., London 2001. (traduzione dell'autore)

- Jenner Robin - List David, *The Long Range Desert Group 1940-1945*, Osprey New Vanguard 32 (Vanguard 36 Reprint), Osprey Publishing, Oxford, 1999.
- Lloyd Owen David, *The Long Range Desert Group*, Providence their Guide, Reprint Leo Cooper, Barnsley, 2003.
- Manzoni Aurelio, *Il Sahara libico*, in *Fronte d'Africa: c'ero anch'io*, 1ª Edizione, Mursia, Milano, 1979.
- Manzoni Aurelio, *Lettera alla redazione*, in *RID 11 novembre 1992*, Giornalistica Riviera Soc. Coop., Chiavari (GE), 1992.
- Marcon Tullio, *L'organizzazione operativa della Regia Aeronautica*, in *Storia Militare n. 86 novembre 2000*, Albertelli Edizioni Speciali, Parma, 2000.

- Montanari Mario, *Le operazioni in Africa settentrionale*, vol. I, (2ª Edizione), Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1990.
- Montanari Mario, *Le operazioni in Africa settentrionale*, vol. II, (2ª Edizione), Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1993.
- Parducci Alberto, *Colloqui con l'autore*, 2004.
- Parducci Alberto, *Meharisti e Sahariani*, in *Diana Armi*, 4 aprile 1990, Editoriale Olimpia, Firenze, 1990.
- Parducci Alberto, *Meharisti e Sahariani*, *Diana Armi*, 5 maggio 1990, Editoriale Olimpia, Firenze, 1990.
- Parducci Alberto, *Il Sahara libico nella II G.M.*, *Storia & Battaglie* 7 aprile 2001, Editoriale Lupo, Vicchio (FI), 2001.
- Parducci Alberto, *Il Sahara libico nella II G.M.*, *Storia & Battaglie* 8 maggio 2001, Editoriale Lupo, Vicchio (FI), 2001.
- Pasquale Emilio Romano, *4ª Compagnia Sahariana in Fronte d'Africa: c'ero anch'io*, 1ª Edizione, Mursia, Milano, 1979.
- Pignacca Brizio, *Ruote in divisa*, Giorgio Nada Editore, Milano, 1989.
- Pignato Nicola, *Colloqui con l'autore*, 2004.
- Pignato Nicola - Cappellano Filippo, *Dal TL37 all'A.S.43*, Gruppo Modellistico Trentino, Trento, 1997.
- Pitt Barrie, *The Crucible of War*, Volume I, Cassell & Co., London, 2001.
- Pittaway Jonathan, *Colloqui con l'autore*, 2004.
- Pittaway Jonathan, *Fourie, Craig, LRDG Rhodesia*, Dandy Agencies, Durban, 2002.
- Pratesi Luigi, *Auto-Avio-Sahariana Gadamès in Fronte d'Africa: c'ero anch'io*, 1ª Edizione, Mursia, Milano, 1979.
- Santoro Giuseppe, *L'Aeronautica italiana nella II Guerra Mondiale*, Edizioni Esse, Milano, 1957.
- Sgarlato Nico, *La Regia Aeronautica*, suppl. *Aerei* 7 luglio 2000, Delta Editrice, Parma, 2000.
- Tasselli Silvio, *Colloqui con l'autore*, 2004.
- Tasselli Silvio, *Attacco a Murzuk*, in *Storia Militare* 63, dicembre 1998, Albertelli Edizioni Speciali, Parma, 1998.
- Tasselli Silvio, *Orlando Lorenzini*, in *Storia & Battaglie* 45 marzo 2005, Editoriale Lupo, Vicchio (FI), 2005.
- Todaro Angelo, *Tobruk. Gli Italiani e l'Afrika Korps in Cirenaica*, Immagini di storia, Italia Editrice, Campobasso, 1995.
- Tonizzo Pietro, *SIAI Marchetti S.81 Pipistrello*, parte 1ª, in *Aerei* 5, maggio 1978, Delta Editrice, Parma, 1978.
- Tonizzo Pietro, *SIAI Marchetti S.81 Pipistrello*, parte 2ª, in *Aerei* 6, giugno 1978, Delta Editrice, Parma, 1978.
- Tonizzo Pietro, *SIAI Marchetti S.81 Pipistrello*, parte 3ª, in *Aerei* 7/8 lug/ago 1978, Delta Editrice, Parma, 1978.
- Tonizzo Pietro, *SIAI Marchetti S.81 Pipistrello*, appendice in *Aerei* 9 settembre 1978, Delta Editrice, Parma, 1978.
- Zelany Adolf P., *The Desert Rescue Team in After the Battle 51*, Battle of Britain Prints International, London, 1986.
- Zorzetto Gabriele, *Colloqui con l'autore*, 2004.
- Zorzetto Gabriele, *Uniformi e insegne delle truppe coloniali italiane*, Studio Emme, Vicenza, 2003.

#### Ringraziamenti

L'autore desidera ringraziare vivamente Didier Corbonnois e Alain Godec, autori del volume *L'odyssée de la colonne Leclerc*, per il fruttuoso scambio di opinioni e soprattutto per la fornitura e l'autorizzazione alla stampa delle foto allegate al presente articolo, inedite in Italia; Brendan O'Carroll, autore di alcuni volumi sull'argomento ed in particolare dell'edizione dei diari di Frank Jopling (LRDG), per la fornitura e l'autorizzazione alla stampa di alcune foto allegate al presente articolo, anch'esse inedite in Italia; Johnathan Pittaway, autore di *LRDG Rhodesia*; il maggiore Peter Clayton, MBE, FRGS, dell'esercito britannico, figlio del capitano Clayton dell'LRDG, per aver una volta per tutte chiarito che suo padre fu colpito da una scheggia da 20 mm e non da un proiettile sparato da un aeroplano, come invece si ripete da anni in tutte le fonti; Alberto Parducci, autore dei pochi articoli pubblicati in Italia sulle sahariane; Gabriele Zorzetto, per alcuni aspetti uniformologici e di organico, il prof. Nicola Pignato e infine, last but not least, l'amico Silvio Tasselli.