

Per l'acquisto del libro vai su [www.siggmi.it](http://www.siggmi.it)

Per l'acquisto del libro vai su [www.siggmi.it](http://www.siggmi.it)

# LA NAVIGAZIONE DESERTICA

di Roberto Chiarvetto e Michele Soffiantini

## Cartografia e strumentazione

Con l'intensificarsi del conflitto, i presidi italiani nel Fezzan e nel deserto cirenaico divennero viepiù bersagli di incursioni furtivamente condotte da nuclei del LRDG, il reparto britannico specializzato nei raid desertici, divenuto leggendario per la temerarietà delle sue azioni, ma forse ancor di più per la capacità di sopravvivenza in ambienti ostili dei suoi appartenenti.

---

Chevrolet 1533x2 della Pattuglia R del LRDG. Battezzato "Rotowaro" dall'equipaggio neozelandese, è qui ripreso durante una missione di perlustrazione (Oasi di Siwa, 1942).

*IWM, E12373*



Dall'ottobre del 1940 gli attacchi del LRDG si infittirono, culminando all'inizio del 1941 con l'incursione contro l'oasi di Murzuch (Fezzan), con lo scontro presso il gebel Scerif nell'estremo sud cirenaico e con la presa dell'oasi di Cufra, quest'ultima per mano delle forze appartenenti alla Francia Libera.

Il susseguirsi di queste operazioni era reso possibile dall'elevata mobilità di piccoli reparti motorizzati che, per la loro capacità di orientarsi e navigare nel deserto, anche grazie alla speciale bussola solare messa a punto dal loro fondatore e comandante, Magg. Ralph Bagnold, avevano spesso la meglio contro gli statici presidi sahariani italiani, quasi sempre colti di sorpresa.

Tra gli altri vantaggi offerti dalla bussola solare, importante era quello riguardante la completa indipendenza dal magnetismo esercitato dalla massa metallica dei veicoli e dei mezzi corazzati sulle tradizionali bussole che, proprio per questo, e quindi per dare indicazioni valide sulla rotta da seguire, oltre a essere compensate, costringevano gli equipaggi dei carri a sostare per fare il punto in campo aperto. Ad aggravare la situazione del Regio Esercito in Libia, oltre a una scarsa motorizzazione delle truppe, contribuiva l'incompleta copertura topografica della Cirenaica meridionale, già iniziata nel 1911 con l'ausilio di rigorosi rilevamenti astronomici, ma arenatasi a causa del conflitto etiopico (1935) che distolse dalla

---

Pattuglia di Chevrolet 1311, 15 cwt, del LRDG. L'automezzo di testa, battezzato "Louise" dall'equipaggio, funge da veicolo-comando. I mezzi sono armati con mitragliatrici Vickers raffreddate ad acqua (Deserto libico-egiziano, agosto 1942).

IWM



Libia numerosi ufficiali e topografi trasferiti in AOI con l'incarico di realizzare la locale cartografia.

La maggior parte delle informazioni riportate sulle mappe italiane delle zone desertiche era basata su affrettati rilevamenti effettuati durante le ricognizioni aero-terrestri dell'agosto-dicembre 1930, propedeutiche alla conquista dell'oasi di Cufra. Lo scopo era di ottenere informazioni sulle vie d'accesso a quella remota oasi, non soltanto da nord, da Agedabia via Gialo e Bir Zighen, o da nord-ovest via Zella o Marada, ma anche da ovest attraverso Uau el Chebir e Tazerbo, giù fino ai primi contrafforti del Tibesti, attraverso le dune di Rebiana.

Per molte di queste zone le informazioni topografiche erano del tutto inesistenti o, al più, si potevano considerare indicative, sebbene i punti di riferimento fossero stati fissati astronomicamente, con accuratezza degna delle migliori mappe inglesi degli anni successivi. In molti casi, non si trattava di un vero rilievo topografico<sup>48</sup>, ma di tracciati abbastanza superficiali, sufficienti per ottenere una basilare cartografia degli itinerari da percorrere.

Solo la fascia settentrionale della colonia, dove già allora erano ubicati gran parte degli insediamenti urbani e i porti, fu soggetta a un rilievo topografico sistematico e accurato.

Dopo la sconfitta della Senussia a Cufra nel 1931, l'attenzione si rivolse verso la regione a sud dell'oasi e tra il 1933 e 1934 le spedizioni dell'Istituto Geografico Militare si concentrarono su quell'immensa area desertica (dal massiccio di Auenat sul confine nord-occidentale sudanese alle montagne del Tibesti, all'estremità occidentale del Fezzan con l'oasi di Gat sul confine algerino), mappandola accuratamente.

Buona parte delle distese desertiche, come ad esempio il lato libico del Gran Mare di Sabbia, vennero invece semplicemente mappate per definire i possibili itinerari tra le oasi principali e le località costiere, utilizzando le poche informazioni fornite dagli ufficiali meharisti e persino da vecchie e sorpassate mappe di bassa qualità sia italiane che inglesi.<sup>49</sup>

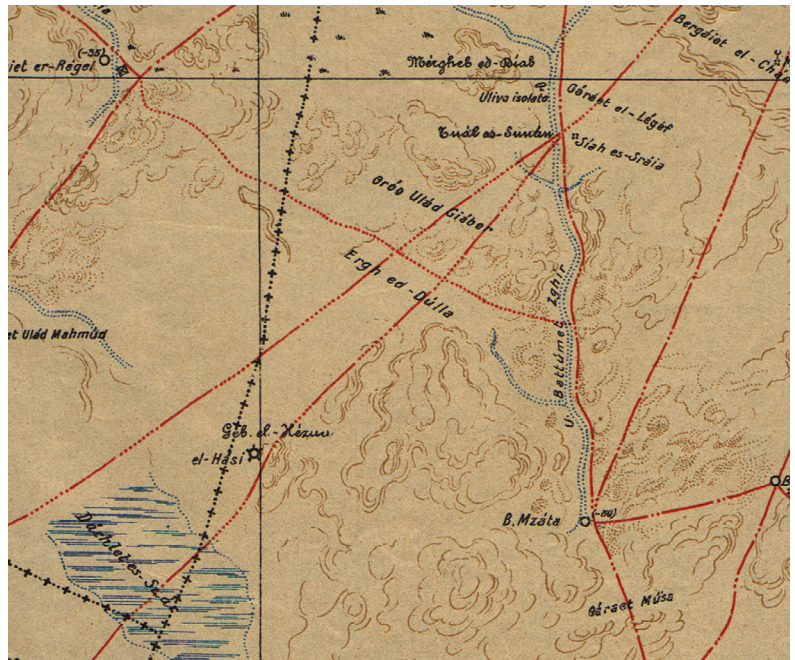
---

48 Masturzo A. (2010) – *Carte per non perdersi. Il deserto libico nel periodo coloniale italiano*, in Casti F. e Levy J. (a cura di), *Le sfide cartografiche*, Il lavoro editoriale università, Ancona, 116-130.

49 Si veda: Carta Dimostrativa della Libia, scala 1:400.000 Foglio 21 Gialo; Carta Dimostrativa della Libia, scala 1:400.000 Foglio 41 Grara el Blata; Carta Dimostrativa della Libia, scala 1:400.000 Foglio 32 Gur et Tibbu; Mappa Oasi di Gialo, Comando Superiore FFAA Africa Settentrionale, scala 1:400.000 – 1942.

Particolare del territorio compreso tra Giado (Jado) e Mizda: alla dettagliata tracciatura delle piste fa riscontro un'approssimata rappresentazione delle circostanti dune e sebkha.

De Agostini E. (Cap.) (1927). Schizzo dimostrativo della Tripolitania Settentrionale, in sette fogli, Giado-Mizda, foglio IV. Servizio Cartografico del Ministero delle Colonie, Governo della Tripolitania, Comando Truppe, scala 1:400.000. CAB-UNIPD, n. 52-1 (IGM, Aut. 7081, 03/06/2021)



Il fatto che le poche risorse disponibili fossero concentrate nell'angolo sudorientale della Libia ebbe come conseguenza una scarsissima attenzione per la zona lungo la Palificata e la Pista Trucchi<sup>50</sup> tra Gialo e Cufra.

Nelle carte italiane, infatti, ad una mappatura di Gialo piuttosto accurata, fa riscontro la mancanza di rilievi topografici di un'ampia fascia di deserto a sud dell'oasi. Nulla vi è indicato oltre alla Pista Trucchi<sup>51</sup>. Il dettaglio sulle carte riappare 300 km più a sud, a Bir Zighen<sup>52</sup>.

Solo dal 1935-37 in poi, e limitatamente ad alcune regioni costiere, a completamento del massiccio lavoro iniziato nel 1911, la colonia libica vide un uso sporadico delle tecniche di aerofotogrammetria dell'epoca (tecniche peraltro ben note, avendo gli

50 Il tracciato originale tra Gialo e Cufra, talvolta denominato "Pista Trucchi" dal momento che era l'itinerario utilizzato dalla omonima ditta di trasporti civili per il collegamento mensile con l'oasi, fu abbandonato verso la fine degli anni Trenta quando fu sostituito dalla Palificata, che collegava tutta la serie di nuovi campi di fortuna, da Campo 1 a Campo 7. Il nuovo itinerario, rilevato durante la spedizione di Oreste Marchesi del 1933, venne indicato con pali infissi a distanze regolari, donde il nome.

51 Si veda la Carta Dimostrativa della Libia, 1:1.000.000, Foglio VI Gialo-Giarabub.

52 Si veda la Carta Dimostrativa della Libia, 1:1.000.000, Foglio IX Cufra.