

Geom. Giulio Gardin

Ricordi di un Geometra Topografo



Indice

1. 1° Viaggio aereo.
Battesimo dell'aria. Tripoli Sebha
2. Visita ad Ubari (deserto dello Zellaf).
3. Addestramento di colombi selvatici a colombi viaggiatori.
4. Viaggio aereo da Tripoli a Bengasi con aereo Dakota.
5. Lavoro regionale. Attraversamento dell'altopiano Jebel-Nefusa da Giado verso sud.
6. Campo base gravimetrico della compagnia di ricerca petrolifera Libia Shell, ubicato a Buerat.
7. Operazione di brillamento di mine accatastate da parte della ditta di sminamento.
8. Lavoro regionale da Agedabia-Gialo Kufra
9. Esplosione di colori in zona dell'altopiano Gebel Nefusa.
10. Operazione di rintracciamento di una mina nel campo minato eseguita dalla ditta di sminamento.
11. Descrizione di un episodio presso un campo di ricerca della compagnia Libia Shell nei pressi di Ain Azaar.
12. Viaggio aereo da Tripoli a Bengasi con il "Viscount" turbo elica della compagnia aerea Alitalia.
13. Descrizione di un attraversamento (taglio diagonale di km 56) di una concessione petrolifera nel deserto, eseguito con Land Rover (zona Fatia).
14. Episodi caratteristici occorsi nel deserto per effetto della rifrazione atmosferica.
15. Osservazione di un plenilunio in zona desertica collinare in Cirenaica.
16. Osservazione della volta celeste di sera nel deserto.
17. Episodio caratteristico occorsomi in Cirenaica nell'entro terra di Bengasi (Cirenaica).

18. Episodio occorsomi nell'entro terra della cittadina di El Aibar in Libia (Cirenaica).

- Descrizione di particolari ricordi con riferimento ad un viaggio di vacanza in Olanda (anno 1964).
- Descrizione cronologica degli accadimenti descritti sin dall'inizio, mediante curriculum vitae.

N° episodio	Anni (periodo approx.)
1	1956
2	1956
3	1957
4	1958
5	1958
6	1959
7	1959
8	1961
9	1960
10	1960
11	1960
12	1962
13	1961
14	1961
15	1962
16	1962
17	1959
18	1958
Viaggio Olanda	1964

Prefazione

L'autore di questo testo di ricordi è Giulio Gardin, cittadino italiano nato in Tripoli, Libia, il 25/05/1934, appartenente alla comunità italiana lì residente, come “ospiti graditi” fino al settembre 1969 come noto, quindi rimpatriati definitivamente tutti in Italia.

Mi sono diplomato geometra, nel giugno del 1953 presso l'Istituto Tecnico Italiano “Guglielmo Marconi”, in Tripoli. Ho avuto la possibilità di studiare a scuola, oltre all'italiano, mia lingua madre, anche il francese, l'inglese e la lingua araba classica, per soli due anni (prof. Hamdani e prof.ssa Collavita). Essendo nato a Tripoli come già detto, ho appreso anche il dialetto arabo tripolino. Ho lavorato come geometra da subito con la Agricoltura (Sidi Mesri) ed all'ufficio perforazioni pozzi d'acqua del governo della Libia ed altre varie ditte. Mi sono sempre avvalso della conoscenza della citate lingue che mi hanno sempre agevolato nell'esecuzione degli incarichi affidatimi.

Oltre a detta mia naturale tendenza, ho abbinato come tecnico, sempre, una percezione interiore di gradimento per gli spostamenti, viaggi ed esplorazioni nel vero senso della parola, che unitamente ad una buona salute datami dal Buon Dio, mi hanno reso instancabile, umano, ed entusiasta. Nell'anno 1957 sono stato assunto come geometra (Surveyor) dalla compagnia Anglo-Saxon per la ricerca del petrolio in Libia che successivamente è divenuta: Libia-Shell. Da questo momento in poi non mi sono mai mancate le opportunità di un interessante lavoro affiancando capacissimi tecnici ingegneri di differenti nazionalità con viaggi in aereo, Land Rover, guidate da validi e pratici autisti libici, con mio massimo piacere e soddisfazione. Ho in queste occasioni affinato anche l'aspetto

delle “relazioni pubbliche” (public relations) divenute a me inaspettatamente molto congeniali, dovendo contattare persone di differenti nazionalità come già detto. Con questo orizzonte di lavoro ampio, ed essendo costantemente sotto verifica il mio operato, da parte dei miei capi, in quanto me stesso straniero, ho sempre dato il meglio, e ciò mi è stato riconosciuto. Conservo con cura tutti gli attestati di ottime referenze rilasciatemi.

Come italiano residente all'estero, ho rispettato sempre tutto e tutti, così come hanno fatto anche gli altri miei connazionali, per cui sono stato rispettato unitamente alle persone della mia equipe di lavoro. Con questo metodo, i fatti ed i viaggi per il lavoro si sono susseguiti negli anni con ritmo accelerato. Le situazioni di gravi difficoltà sono state innumerevoli, le persone contattate anche, così pure le vicende, che fortunatamente, giornalmente si concludevano in positivo.

In coerenza con quanto enfaticamente già detto, è mia intenzione ora di voler descrivere diversi reali caratteristici episodi che ho vissuto in prima persona.

Tutto ciò ha contribuito alla maturazione del mio carattere, lavorando in Libia, di cui mantengo a tutt'oggi, vivo, un forte buon ricordo.

Battesimo dell'aria. 1° Viaggio aereo.

Aprile 1956

Per un'offerta di lavoro, ho accettato di recarmi a Sebha (capitale del Fezzan).

La partenza è stata da Tripoli con un aereo "Dakota". La distanza da percorrere era di circa 600 Km. Il tempo impiegato è stato di circa 3 – 4 ore. Il viaggio è stato molto interessante ma con molti sbalzi. Ho potuto vedere dal finestrino dell'aereo una immensa zona dell'entro terra con oasi, palmeti, abitazioni, ma anche zone ampie di deserto.

Giunti a Sebha ho potuto vedere il cosiddetto forte, in prossimità dell'aeroporto con pista, all'epoca, in terra battuta.

V'è stato un problema nell'atterraggio, ce ne siamo accorti a bordo, perché l'aereo ha eseguito moltissimi giri sull'aeroporto. Appena atterrati, con sobbalzi, ci è stato detto che una gomma del carrello si era bucata! Un addetto all'aeroporto ha anche aggiunto che nella settimana precedente un altro aereo aveva avuto delle difficoltà nell'atterrare perché il carrello non si apriva!

Sceso dall'aereo ho percepito forte calore, la temperatura era circa 35° (ore 16,00).

Giornata festiva (venerdì). Sebha, capitale del Fezzan.

Luglio 1956

Data la possibilità di recarci in Land Rover in visita ad Ubari, El Grefa, accettammo l'invito consapevoli di fare ritorno nella stessa giornata.

L'autista libico della Land Rover era molto pratico della guida e della zona. Ci disse che avremmo attraversato una zona di deserto denominata lo "Zella".

La vettura procedeva veloce su pista, dopo una mezz'ora circa allontanandoci da Sebha, l'autista lasciando la pista disse: "Ecco adesso inizia il deserto sabbioso". Contemporaneamente con la mano destra abbassò il pomello giallo del cambio della Land Rover, facendo divenire motrici le quattro ruote, ed aumentando la velocità.

La vettura iniziò a penetrare nella sabbia color arancione-gialla con un sussulto, mantenendo una buona velocità.

Improvvisamente all'interno dell'abitacolo avemmo una strana sensazione virtuale, e cioè quella di stare fermi! La spiegazione di tutto ciò era semplice, non avevamo punti di riferimento se non il cielo e la sabbia, non un albero o cespugli. Per cui ci sembrava di essere fermi!

Detto attraversamento di deserto indette condizioni durò circa un'ora percorrendo circa 50 Km!

Tutt'ora conservo intatta l'impressione avuta.

Addestramento di colombi selvatici del posto, con l'intenzione di farli diventare "colombi viaggiatori".

Anno 1957

Alcuni colleghi geometri (surveyors) inglesi del campo base di esplorazione in cui ci trovavamo, mi avevano informato del loro tentativo di istruire diversi colombi selvatici giunti al nostro campo attratti dal cibo che veniva loro dato.

Vidi diverse colombaie costruite manualmente nel nostro campo ed un notevole movimento di detti piccioni (circa una trentina). Le loro sembianze erano più piccole dei normali piccioni con piume grigie ed una macchia violetta sul collo, sempre in veloce movimento tra loro.

Seppi di vari tentativi eseguiti dai detti colleghi con il fine di addestrarli al ritorno, portandoli con le gabbie un po' distanti dal campo e liberandoli. Sembrava che l'addestramento procedesse molto bene e che gli istruttori fossero soddisfatti.

Un giorno però si verificò un fatto che suscitò l'ilarità di tutti.

Detti pseudo "piccioni viaggiatori" addestrati furono portati, appositamente in un altro campo, non veramente molto distante ma comunque non visibile in linea d'aria dal nostro. Essendo lì stati messi successivamente in libertà, dalla nostra parte eravamo tutti curiosi di vederli arrivare, se non altro a volo radente. Trascorso un po' di tempo, forse un'ora o più, notammo su un collinetta vicina, elevarsi dal terreno delle nuvolette di sabbia. Ciò era dovuto, accertammo, al fatto che buona parte dei piccioni rientrava al campo base sì, ma con le proprie zampe!

Così tutti gli ammaestramenti loro elargiti, non erano serviti a niente, con delusione generale di tutti.

**Viaggio Aereo da Tripoli verso Bengasi con aereo “Dakota”
della società aerea “Silver City”, utilizzato in affitto dalle
compagnie petrolifere:**

Anno 1958

Cito sempre scherzosamente questo viaggio poiché non sono mai arrivato a destinazione! Sembrerebbe assurdo ma spiegherò perché.

Partiti di mattino dall'aeroporto di Tripoli con a bordo 10 persone che lavoravano come me per le compagnie petrolifere per destinazione Bengasi, mi sono reso conto che a bordo, l'unico a non dormire ero io!

Dopo circa 2 ore di volo (ci trovavamo nel mezzo del golfo della Sirtica), ho percepito una inversione completa di rotta dell'aereo, che mi ha insospettito. Ho chiesto subito spiegazioni ad uno dell'equipaggio che si trovava vicino a me, che mi ha fatto cenno di stare zitto. Avvicinandosi a me silenziosamente, poi mi informò che il manometro di misurazione della pressione dell'olio dei motori si era improvvisamente abbassato. Per questo motivo il capitano aveva deciso di rientrare a Tripoli pur trovandosi l'aereo più vicino a Bengasi ove però le condizioni metereologiche erano cattive.

Giunti così di nuovo a Tripoli, mi sono rimaste in mente le espressioni stupefatte ed incredule degli altri passeggeri che avevano dormito tutto il tempo e che svegliandosi si ritrovavano al punto di partenza!

Però ritornati al punto di partenza sì, ma compreso me!

Società di ricerca petrolifera Libia Shell.
Viaggio per raggiungere la propria concessione in località
Ain Azar.

Anno 1958

Attraversamento dell'altopiano denominato Jebel-Nefusa da Giado in direzione sud verso la Hamada Hamra (distesa di territorio cosparsa di infinite pietre frammentate per la forte escursione termica, quota media sul livello del mare circa 800 – 850 m).

Dopo aver percorso circa 200 km a sud di Giado, marciando su piste in zone desertiche con n°2 Land-Rover superando molti Wadis (fiumi a carattere torrentizio) avvistammo il contorno di una zona in depressione della altezza di circa 120 m (scarpata da discendere). Percorremmo quindi per molti chilometri (circa 40) questo contorno prima di trovare un possibile punto di discesa con le nostre Land-Rover. Si era resa necessaria molta attenzione da parte degli autisti libici nel discendere questa ripida scarpata. Così il nostro viaggio continuò verso sud in questo territorio pianeggiante molto esteso. Ricordo durante questo percorso spettacolare, di avere ad un certo momento della giornata visto all'orizzonte molti tronchi di alberi disposti orizzontalmente perché probabilmente collassati per qualche motivo, ciò deducemmo apparentemente in lontananza. Incuriositi, ci dirigemmo con le due Land-Rover in questo posto. Giungendovi, rimanemmo stupefatti, perché vedemmo sì molti tronchi del diametro di circa 30-40 cm adagiati tutti sul terreno orizzontalmente, ma constatammo che erano tutti pietrificati notando con chiarezza in una sezione di un tronco ben evidenziati tutti i cerchi concentrici. Noi tutti facemmo

così una considerazione: siamo stati privilegiati per avere avuto la possibilità probabilmente in esclusiva fino a quel momento, di osservare tale meraviglia e cioè un boschetto pietrificato. Altra considerazione era stata quella di chiederci quanto tempo fosse intercorso perché tutte le fibre del legno diventassero di silice.

Proseguimmo il viaggio avvistando molto lontane, gruppi di gazzelle che si muovevano velocemente libere come l'aria in quella distesa, sollevando nugoli di polvere dal terreno, compiendo grandi balzi.

Campo base gravimetrico n°1 della compagnia di ricerca petrolifera Libia-Shell posizionato temporaneamente in prossimità della spiaggia a Buerat (località a metà strada circa tra Misurata e Sirte, sulla costa).

Anno 1959

Da questo campo base posto in eccellente posizione perché vicino al litorale i geometri partivano per i rilevamenti necessari, da eseguire nella concessione assegnata. Le squadre composte di tecnici, operai ed autisti con Land Rover erano quattro o cinque, ad ognuna veniva assegnato l'incarico di rilevamento da eseguire giornalmente in zone ben precisate sulla mappa.

I lavori da eseguire erano i seguenti: ubicazione e determinazione topografica delle linee per la loro posizione, ed altezze dei punti (quote sul livello del mare), rilevamento gravimetrico con uno strumento denominato "Askania" su tutti i punti delle poligoni, rilevamento magnetotermico degli stessi. Per ultimo una società specializzata effettuava i sondaggi sismici. Tutto questo complesso rilevamento, serviva ai tecnici specializzati per le interpretazioni dei dati ricevuti.

Sulla mappa della zona venivano disegnate delle curve (simili alle curve di livello) che tendevano ad evidenziare l'anomalia "Bougher" ovvero far risaltare le cosiddette zone di faglie in presenza delle quali avrebbe dovuto essere ricercato il petrolio. Ovviamente da come si è sempre recepito era un fatto incerto, perché non v'era la sicurezza totale del ritrovamento.

Quanto descritto è in maniera semplice il lavoro sul terreno. I dati ricevuti quindi dovevano essere calcolati dai tecnici per cui

a turno, si aveva la opportunità, per tale lavoro, di permanere al campo base.

In estate il piacere del mare così vicino era grande! Avevamo la possibilità di fare anche colazione al mattino con tavolini posti direttamente sulla spiaggia! V'era anche una zattera galleggiante e ben ancorata sul fondo del mare non molto lontana dalla bagnasciuga poiché il fondale era profondo. Per alcuni giorni tutti noi vi abbiamo sguazzato liberamente. Una mattina però il nostro cuoco libico Jaja lanciò un grido d'allarme indicando in acqua due pinne inconfondibili che muovendosi velocemente denotavano la presenza di pesci-cane sul posto! Realizzammo subito quale pericolo incombesse su di noi e prendemmo tutti le precauzioni necessarie: niente più bagni! Ricordo anche che furono legati ad una corda dei grossi pezzi di carne con grossi ami che posizionati nel pomeriggio in acqua, non lontano dalla riva, l'indomani sparivano poiché divorati dagli stessi che forse stavano già per considerare la zona come un campo di ristoro per loro medesimi!

**Brillamento di un notevole quantitativo di mine (circa 300)
rinvenute dalla ditta di sminamento e provenienti da
diverse aree nell'ambito della concessione petrolifera in cui
si stava sviluppando la ricerca.**

Anno 1959

Siamo stati invitati a vedere tale spettacolo un pomeriggio, ad una distanza di sicurezza. Uno sminatore a bordo di un Land Rover e un autista si diressero così sul luogo ove si trovavano accatastate mine rettangolari (di probabile fabbricazione francese) per accendere una miccia ed avviare il brillamento. Abbiamo notato i preparativi, poiché ambedue le persone si muovevano con scatti rapidi. Terminata questa operazione queste stesse balzarono dentro l'autovettura per venire nel posto ove eravamo noi. Noi ci aspettavamo che questa si muovesse in fretta, allontanandosi dal luogo della prossima esplosione, invece l'auto era rimasta ferma! Intercorsero diversi secondi, poi improvvisamente vedemmo uscire queste due persone dall'abitacolo in velocità, scambiandosi reciprocamente i posti della vettura, risalirvi sopra e partire a razzo dirigendosi velocemente verso di noi che ci trovavamo a circa 350 m dalla catasta delle mine. Avevamo capito che si era verificato qualche contrattempo in quegli attimi, ma non immaginavamo cosa esattamente.

Ad un tratto, vedemmo un grande bagliore di fuoco, di colore rosso e giallo seguito da una nuvola di fumo scuro ed udimmo una forte esplosione. Noi invitati (3 – 4 persone) eravamo tutti a pancia in giù sul terreno, mi ricordo di aver seguito con sguardo attento la traiettoria di una pietra, grande quanto una mano, che catapultata dallo spostamento d'aria dal punto

dell'esplosione giunse a due o tre metri dalla nostra postazione sollevando della sabbia nell'impatto con il terreno.

Ci è stato poi subito chiarito che l'autista, fattosi prendere dall'ansia, non era stato in condizione di mettere in moto la Land Rover per cui lo sminatore scambiandosi in fretta il posto con lo stesso era riuscito ad allontanarsi in fretta, giusto in tempo da non essere coinvolti da spostamento d'aria o ricaduta di detriti sul proprio veicolo.

Questa scena in tutte le sue sequenze, è stata memorizzata da me ancor meglio di una fotografia.

Lavoro regionale da Agedabia a Gialo e Cufra.

Anno 1961

L'equipe tecnico della Società di Ricerca Petrolifera della Libia-Shell di cui facevamo parte, il capo Ing. Svizzero Responsabile, me medesimo come geometra (surveyor), autisti, cuoco, aiutanti ed operai libici.

Detto equippe era dotato di radio trasmittente per il contatto in caso di necessità con la direzione di Tripoli. Il parco macchine era formato da due Land Rover operanti sempre insieme ed un camion, un Super Orione (proprietario Sig. Farinelli Luciano) preso in affitto dalla citata Società, che trasportava i carburanti e tutti i viveri per circa 14 giorni. La finalità tecnica era quella di visualizzare approssimativamente i confini della probabile concessione petrolifera da eventualmente richiedere alla Commissione Governativa. Il camion con le provviste giornalmente veniva lasciato fermo in un punto concordato con lo stesso autista proprietario. Con le due land Rover ci muovevamo ampiamente per la ricognizione per ricongiungerci con il camion uno o due giorni dopo. Partiti quindi da Tripoli raggiungemmo Agedabia situata non lontano dalla costa e dopo ci dirigemmo a sud seguendo una pista in direzione Gialo.

Da Gialo riprendemmo il nostro viaggio seguendo la pista verso sud in direzione di Cufra. Si rendeva necessario osservare lungo detta interminabile pista sabbiosa la presenza costante di fusti di benzina ricolmi di pietre posti a circa 1 Km. Di distanza gli uni dagli altri come punti di riferimento per avere la sicurezza di viaggiare correttamente a sud.

Poi, circa ad ogni 70 Km. Di distanza su detta pista, a destra o a sinistra si vedevano degli "hangars" metallici per aerei,

arrugginiti, che evidenziavano ancora i segni della guerra del 1941. La distanza di 70 Km. Citata rappresentava probabilmente l'autonomia massima all'epoca del conflitto degli aerei. Questo controllo ad occhio, dei citati fusti, era indispensabile poiché detta pista sabbiosa ricolma di tracce di pneumatici era così vasta, che si poteva erroneamente marciare con le autovetture in direzione est/ovest senza accorgersene anziché nord/sud!

Un'altra particolarità era che, marciando con due Land Rover, una avanti e l'altra dietro, bisognava mantenere una minima distanza di una trentina di metri circa. Ciò perché aumentando detta distanza tra le autovetture il corpo della Land Rover in posizione avanzata per effetto della rifrazione spariva progressivamente quasi totalmente dalla vista fino a notarsi soltanto le luci rosse posteriori degli stops. Per riacquistare la visibilità della Land Rover posta in avanti era necessario quindi accelerare e diminuire la distanza fino a circa 30 ml. come già indicato. In progressione inversa si ricominciava a rivedere la parte posteriore poi la parte centrale e quella frontale dell'autovettura che viaggiava avanti, fenomeno questo che impressionò tutti notevolmente. Già partendo da Gialo su detta citata pista a sud in direzione di Cufra si era cominciato a vedere all'orizzonte un sistema massiccio montuoso scuro sempre visibile per tutta la durata del viaggio circa 4 gg. senza mai raggiungerlo! Detto Jebel era denominato Al Awaynat e si trovava a circa 150 km più a sud di Cufra, con quota di circa 1900 m sul livello del mare!

Infine il nostro viaggio di andata terminò a Cufra, ove vedemmo le palme e ci rifornimmo di frutta ed acqua. Un incontro inaspettato fu quello di un medico condotto italiano di Roma molto rispettato dalle persone del luogo, con il quale dialogammo con piacere.

Svolgemmo anche in prossimità di Cufra delle ricognizioni nel deserto chiamato “Ramlah Rebianah” utilizzando una guida del luogo. Rimanemmo meravigliati per la vastità di detta area desertica del Sahara e per la caratteristica delle dune di sabbia ripetitivamente ondulate.

**Esplosione di colori in zona dell'altopiano (Gebel-Nafusa)
Garian-Jefren-Gaido-Nalut in Libia che a quota di circa
800 m sopra il livello del mare si estende pianeggiante
nell'interno, per diverse centinaia di chilometri.**

Anno 1960

Ci trovavamo un giorno in una zona del citato altopiano in un campo base con un'equipe geologica, di cui facevo parte come topografo, non lontano da Giado, con il geologo svizzero ed operai.

Disponevamo di una roulotte in cui eravamo sistemati. Una mattina d'aprile, iniziata con una giornata molto luminosa con cielo terso, senza nubi, osservavo il vasto territorio da una finestra della roulotte ove alloggiavamo, potevano essere circa le dieci del mattino ed ammiravo il colore del terreno marrone (paragonabile alla terra di Siena bruciata) esteso ad una vastissima zona ove si vedevano distanti dei cespugli di erba verde che mi avevano attratto per la naturale bellezza. Distolsi lo sguardo per qualche attimo da questo mirabile scenario naturale, quando nel rivoltarmi ebbi in lasso di tempo brevissimo di uno o due secondi una bella fortissima impressione, nel ricordarla la definisco "eccezionale" che di seguito spiegherò.

Con l'aumentare della temperatura dell'aria, improvvisamente una miriade di campanule di colore blu e bianco si schiusero simultaneamente cambiando completamente il paesaggio generando uno scenario mirabile di colorazione dominante blu e bianco. In questa visione pittorica si accompagnò anche un sensibile reale delicato profumo nell'aria che percepiamo tutti noi.

Operazione di sminamento da parte di una ditta incaricata dalla Compagnia Petrolifera a cui le autorità libiche avevano assegnato una concessione per la ricerca del petrolio.

Anno 1960

Detta concessione, quando veniva assegnata, assumeva un numero di riconoscimento ed in una mappa generale veniva ubicata la sua posizione geografica. Il periodo approssimativo in cui si verificavano i fatti era l'anno 1960 circa.

Venimmo invitati a seguire dal vivo una operazione di ritrovamento di una mina in zona minata. Accettammo con grande curiosità questo invito fattoci da uno sminatore italiano con un suo operatore libico munito di un cercamine. Detto strumento consisteva in una base semicircolare metallica con manico in verticale munito il tutto di un dispositivo sofisticato che emetteva un forte sibilo alla presenza di metalli. L'operatore molto pratico, smuoveva con massima cautela a destra ed a sinistra detto strumento mantenendo con la massima attenzione la base elevata sopra il terreno di circa 20 cm. Le persone invitate, me compreso, eravamo tre, oltre lo sminatore ed il suo operatore. Ci fu richiesto massimo silenzio con molta attenzione e di procedere in fila indiana dietro l'operatore e lo sminatore che procedeva con alcune bandierine rosse in mano. E' da premettere che ci trovavamo in una striscia di terreno ove a destra e sinistra v'erano delle pietre tinteggiate di bianco ciò significava che detta pista era stata già sminata fino al punto ove vedevamo dette già citate pietre bianche.

Adesso lo sminatore responsabilmente con noi tre dietro, si doveva inoltrare su un nuovo tratto di pista da sminare.

Lo sminatore ci fece notare che la percezione di trovarsi proprio nel reale campo minato, traspariva chiaramente ad una persona pratica perché si notavano nelle immediate vicinanze: filo spinato arrugginito a ridosso di vecchi paletti, piccoli contenitori in legno sparsi un po' alla rinfusa contenenti capsule di plastica gettate proprio nel momento in cui, chi piazzava le mine procedeva a ritroso a togliere le sicure per renderle offensive, arretrando con attenzione per completare il loro piazzamento. In questo contesto veniva immediato di pensare tristemente a cosa significava la guerra con tutte le insidie e danni e perdite di vite umane, il riferimento era ovviamente la guerra mondiale del 1941! Ritornando adesso alla procedura di sminamento in corso, l'avanzamento dell'operatore con il cercamine era ovviamente lentissimo in avanti, mirato a percepire un minimo sibilo proveniente dal dispositivo di ricerca. Lo sminatore procedeva a fianco dell'operatore. Dopo essersi inoltrati di circa 1 m. sentimmo il sibilo descritto. Noi eravamo nel silenzio più completo. Sentimmo l'operatore consultarsi con lo sminatore che già aveva individuato un cilindretto affiorante dal terreno visibile con tre punte. In pratica era stata individuata una mina tedesca antiuomo in quel tratto di terreno. Lo sminatore pose con massima cautela nelle immediate vicinanze uno spillo a terra con una bandierina rossa denotante pericolo!

Fummo fatti allontanare subito dal posto. Nel frattempo ci fu detto che per terminare questa operazione pericolosa, lo sminatore stesso manualmente tolse la sabbia dal cilindretto del diametro di circa cm. 2 affiorante dal terreno proveniente dal corpo della mina cilindrica del diametro di circa cm. 12 ed altezza cm. 18, provvedendo a non disturbare le tre punte sensibili a minime compressioni, fino a mettere in evidenza nel tratto verticale (al di sotto delle tre punte) un foro del diametro di circa 10 mm. dentro il quale inserì un perno

metallico con cui rese innocua la stessa mina, privata così del meccanismo di percussione. L'operazione dimostrativa si fermò lì quel giorno, concludendosi con la evidenziazione di un altro metro di pietre tinteggiate di bianco avendo così bonificato altro terreno. Ognuno di noi quel giorno meditò profondamente per questa scena vissuta dal vivo ed irripetibile!

Descrizione di un episodio avvenuto mentre ci trovavamo in un campo base di ricerca regionale della Libia-Shell nella zona della Hamada el Hamara denominata Ain Azaar (a circa 50 km ad est approssimativamente dal confine algerino Edjeleh)

Anno 1960

Prima parte

In vicinanza di detto campo era stata ubicata una pista per l'atterraggio di aerei in terra battuta delimitata da pietre bianche su tutto lo sviluppo del perimetro. Si ergeva al bordo di detta pista un palo con il sacco a vento colorato caratteristico per indicazione della direzione del vento agli aerei. Un giorno mentre ci trovavamo tutti al campo citato, atterò in questa pista un aereo "Dakota" noleggiato da compagnia petrolifera. Accorremmo subito all'aereo, parlammo con un certo ing. Pierville cittadino svizzero, tecnico presso una compagnia petrolifera, ed il pilota dell'aereo che spintisi troppo a sud dichiararono di essersi persi. Ci richiesero le coordinate geografiche del nostro campo per orientarsi e ripartirono subito dopo in direzione nord/est ringraziandoci.

Anno 1962

Seconda parte

Anni dopo lavorando con una nuova società di rilevamenti topografici venezuelana, denominata "Termec Libia". Ebbi la necessità per lavoro, di partire da un campo della Mobil-Oil concessione 13. (V.17) con un'equipe composta da tre operai,

una guida del luogo, due autisti con due Land Rover, verso una concessione petrolifera (la 11) posta circa a 350 km a nord ovest. Avevamo soltanto delle piantine schematiche su cui erano tracciate e denominate delle piste. Durante il viaggio però, ci trovammo in difficoltà dopo aver percorso circa 150 km perché le piste indicate sulle cartine erano approssimate, per giunta la guida locale non si orientava bene. Decidemmo di fermarci a passare la notte lì. Ci accorgemmo che in una Land Rover nel cruscotto frontale si era accesa una spia rossa indicante il mal funzionamento di una dinamo che presiedeva alla continua ricarica della batteria da 12 V. Eseguito quindi il controllo dei km percorsi, notammo d'avere disponibile solo metà quantità di litri di benzina che ci avrebbero consentito giusto il nostro rientro al punto di partenza! Ci ritrovammo così fuori zona, e con un'autovettura in difficoltà. Per quanto riguardava la provvista di acqua e viveri erano sufficienti per diversi giorni ancora, però non potendo raggiungere il posto di lavoro voluto, presso la concessione petrolifera, concessione 11 come già detto, dopo un consulto di noi tutti, decidemmo che l'indomani saremmo ritornati indietro. Eravamo confortati dalla visione di fuochi dei pozzi petroliferi all'orizzonte, che sembravano vicini ma detta vicinanza era solo apparente ed ingannevole anche se la direzione sembrava giusta. Trascorsa così la notte accampati, la mattina seguente iniziammo a prepararci a partire per la via del ritorno. Ci eravamo così organizzati: la Land Rover in ottimo stato su cui mi trovavo con l'autista ed operai procedeva avanti, trainando nel retro con un cavo, la seconda Land Rover con la dinamo difettosa sulla quale guidava il secondo autista e prendeva posto un operaio, tutto ciò per risparmiare la benzina. Per ritornare al nostro campo, da dove eravamo partiti, avremmo dovuto ripercorrere circa 150 km, seguendo le sole nostre tracce delle gomme delle vetture precedentemente lasciate sulla sabbia. A questo punto,

qualcheduno dubitava di potercela fare perché se non avessimo fatto presto, il vento avrebbe cancellato ogni traccia. Qui avvenne un fatto miracoloso! Non appena ci muovemmo alle prime ore del mattino (circa ore 7 – 8) scoppiò un fortissimo temporale, il tempo si oscurò con nuvole scure da sembrare sera, iniziò a piovere forte con lampi, tuoni e fulmini. Credevamo che tutto ciò peggiorasse la visibilità delle tracce delle gomme da seguire sulla sabbia in precedenza lasciate da noi. Contrariamente invece, mirabilmente dette tracce da noi lasciate sulla sabbia, vennero così bene evidenziate a causa della pioggia da sembrare i binari di una strada ferrata! Per fortuna, così, le seguimmo attentamente per il ritorno. Marciando veloci con le due Land Rover; nel primo pomeriggio intravedemmo all'orizzonte un campo petrolifero, ci dirigemmo in quella direzione. Quando entrammo nel mezzo di questo campo, grande fu la sorpresa di tutti e la mia in particolare, quando fra le persone ed i tecnici presenti riconobbi un mio caro amico e compagno di scuola e classe, il geom. Faraone Cesare impegnato con lavori topografici anche lui con la compagnia petrolifera credo "Oasis", non ricordo bene. Intercorsi i saluti ed i rallegramenti per tale incontro abbastanza particolare in pieno deserto, facemmo presente del grave inconveniente avuto e chiedemmo loro la posizione geografica. A questo punto avvenne un altro fatto straordinario, rividi e riconobbi subito l'ingegnere svizzero Pierville, anche lui occupato con la sua equipe in rilevamenti nella stessa concessione petrolifera. Detto ingegnere svizzero era la stessa persona a cui avevamo fornito le coordinate geografiche in quanto persi con l'aereo Dakota nella zona di Ain Azaar alcuni anni precedenti, come ho descritto già all'inizio di questa storia! Una massima che conoscevo: "Fai bene e lo ritrovi" si manifestò essere corretta!

L'ing. Pierville e il geometra Cesare Faraone ci mostrarono una planimetria della zona e consentirono di tracciare sulla mappa l'ultimo tratto della strada di ritorno da percorrere fino al nostro campo base, "Victor 17" concessione 13, ormai non lontano. Orientai la Land Rover mediante la bussola a pieno nord $360^\circ = 0^\circ$ marcai con una scarpa strisciando la zona del terreno con questo orientamento per circa 4 metri, ottenendo una linea molto chiara e visibile sulla terra. Misi poi la fiancata della Land Rover in parallelo a detta traccia con il pirulino della bussola meridiana installata sul lato destro del cofano, ruotai la piastra metallica che lo conteneva fino a farlo coincidere con l'ombra proiettata dalla asta centrale del disco orizzontale colorato a spicchi da tenere sotto controllo durante il tragitto di circa 15 minuti. Completati questi preparativi, salutammo tutti ringraziandoli e partendo nella direzione pieno nord per raggiungere dopo 30 km e in 30 minuti circa la montagna di Zelten sotto la quale alla distanza di circa 10 km si trovava il nostro campo base "Victor 17", denominazione attribuita al sito. A proposito della operazione di orientamento da ripetersi dopo 15 minuti non è stata necessaria poiché camminavamo a vista, essendosi delineato ormai il nostro campo. Ci accolse festoso l'elettricista italiano di codesto sito "Victor 17" sig. Enrico Busetta, il quale constatò il completo deterioramento della nostra dinamo di una Land Rover come in precedenza già citato, tanto da fargli esclamare: "Siete stati fortunati! Sareste stati in breve, fermi con questa autovettura!"

Viaggio aereo Tripoli Bengasi con l'aereo "Viscount" turbo elica il giorno presumibilmente 17 dicembre 1962, ore 21,30. Linea aerea Alitalia.

Partiti dall'aeroporto di Tripoli alle ore 21,30 diretti a Bengasi dopo circa 30 minuti ci trovammo nel mezzo del golfo della Sirtica (il tempo necessario normale per percorrere tale distanza Tripoli-Bengasi di 600 km, era di circa 58 minuti). In quel momento eravamo proprio nel mezzo di una forte perturbazione atmosferica con forte temporale in corso. Ce ne rendemmo conto subito tutti poiché l'aereo ballava veramente. Vedemmo i display con scritto in rosso "allacciare le cinture di sicurezza" e tutti eravamo in apprensione. Dopo qualche minuto le hostess annunciarono che avrebbero servito la cena (personalmente viaggiando con Alitalia all'epoca, apprezzavo: l'avvenenza delle hostess, la professionalità degli steward, il cibo e la sicurezza). Ad un certo momento avvertimmo sbalzi dell'aereo sempre più forti fino ad una fortissima turbolenza (vibrazione proveniente dalla coda dell'aereo) che fece rompere piatti e stoviglie con un rumore inconfondibile. In questi momenti tutti eravamo tesi e sudavamo freddo. Improvvisamente percepiamo tutti una caduta dell'aereo per vuoto d'aria, ricordo che afferrai il sotto della mia poltrona con le mani e contai circa 9 secondi di caduta libera dopo di che l'aereo ritrovando l'aria ebbe un forte sussulto verso l'alto come catapultato da una molla! Ero sudatissimo, al mio fianco sedeva un architetto italiano veterano dei viaggi in aereo, arch. Checchi, il quale mi disse che non si era mai trovato prima, in simile situazione d'emergenza!

In conclusione la cena saltò naturalmente ed a causa delle pessime condizioni atmosferiche persistenti in Bengasi

dovemmo giungere sulla città ad alta quota per evitare la tempesta e girare intorno alla città credo, un'ora prima di poter atterrare all'aeroporto di Benina, all'incirca a mezzanotte. Trasferitici quindi dall'aeroporto all'hotel "Berenice" apprendemmo che il volo della "KLM" che precedeva il nostro non aveva avuto nessun problema. Discutendo poi con gli altri passeggeri nella hall dell'albergo "Berenice" sottolineavo il fatto che reputavo il vuoto d'aria occorsoci in verticale, essere stato circa di m 200. Fui subito corretto poiché già il capitano dell'aereo della linea aerea Alitalia, all'epoca, sig.Marini, aveva fatto sapere che il vuoto era stato di circa 2000 m e che la cosa che lo aveva di più meravigliato era che fosse stato così improvviso!

Descrizione di un attraversamento nel deserto con Land Rover.

Distanza percorsa di Km. 56. Taglio diagonale per accorciare la distanza.

Anno 1961

Ci trovavamo ad operare per rilevamenti topografici in una concessione petrolifera la cui denominazione della zona centrale era Fatia.

La delimitazione di detta concessione era già stata fatta con una linea che marcava tutto il perimetro con postazione di pietre colorate numerate ben visibili collocate alla distanza di 500 metri circa le une dalle altre. La numerazione partiva con il numero 1 nella parte nord-ovest e proseguiva in senso orario verso est quindi per la direzione a sud (parte meridionale della concessione), poi con orientamento ovest e si ricongiungeva a nord con il primo punto contrassegnato n. 1.

Lo sviluppo di questa linea perimetrale era di circa 250 Km. In totale. La parte meridionale di questa linea veniva poi collegata con altre linee secondarie a forma di reticolo a quella settentrionale. Linee diramatisi da sud a nord da ovest ad est denominate con lettere differenti OB, OI, OH etc. e numerazione progressiva. Di tutti questi punti rilevati topograficamente si conoscevano le coordinate geografiche. Su di una mappa, segnando tutti gli spostamenti, ci si rendeva conto così ove fossimo in quel determinato momento.

Essendoci un pomeriggio però attardati più del solito, per rilevamenti topografici nella parte meridionale della concessione, decidemmo con tutto l'equipe operai autisti e tecnici con 2 Land Rover di raggiungere il nostro campo base

ubicato a nord-ovest previo attraversamento secondo una rotta come se fossimo su una imbarcazione in mare, accorciando fortemente la distanza che ci separava dal campo, dovendo percorrere solo Km. 56.

Per questo motivo segnammo sulla mappa questa linea di congiungimento del posto ove ci trovavamo e la posizione del campo base rilevando graficamente la direzione. In pratica, l'Azimut e la distanza totale. Da premettere che non conoscevamo la natura del terreno che dovevamo attraversare con detto taglio, ma solo quella dello sviluppo delle linee numerate avendole già percorse.

Eravamo consapevoli che nel percorrere questa nuova pista non avremmo incontrato montagne ma un terreno ondulato abbastanza pianeggiante. Il metodo di "navigazione" adottato è stato il seguente: con la bussola è stata segnata sul terreno materialmente la direzione (azimut) e prolungata per circa 3 m. strisciando per terra con la scarpa per ottenere una traccia visibile. Dopodiché la fiancata di una Land Rover veniva fatta porre esattamente sulla proiezione della traccia già marcata sul terreno.

A questo punto era subito necessario operare sulla bussola "meridiana" posta sul cofano della Land Rover, a destra. Preciso ora in quale modo: il cerchietto colorato a spicchi orizzontale della meridiana veniva ruotato fino che l'ombra dell'asse della stessa proiettandosi su tale cerchietto lo lambisse nel punto in cui si trovava il pirulino di ferro incorporato al cerchietto metallico citato. Fatta questa operazione di corretto orientamento partimmo. L'unico responsabile di detta navigazione era il sottoscritto, perché deciso da tutti ed accettato da me. Ricordo bene l'autista libico, era Ali sultan (che mi disse: "Geometra attenzione, guardi che ho famiglia". Io risposi: "Stai tranquillo, non temere, pensa che

io me la devo ancora creare la famiglia!”), ed il collega olandese surveyor, Albert Van Gelderen.

Quindi nel massimo silenzio da dentro l’abitacolo in movimento, osservavo l’ombra della meridiana a confronto con il pirulino.

Attenzione: se detta ombra proiettata si manteneva esattamente sul citato pirulino voleva dire che la Land Rover procedeva senza difficoltà rettilineamente e secondo la direzione voluta. Se invece si discostava, dovevo velocemente con in mano l’orologio stimare i minuti, dando ordini all’autista.

Mi spiego meglio: se rimanevamo come subito in pratica capitò, per esempio 2 minuti con l’ombra della meridiana a destra del pirulino, subito davo ordine all’autista di sterzare con gradualità per subito compensare con 2 minuti a sinistra evitando gli ostacoli che si presentavano e così sempre alla stessa maniera con massima attenzione fino a che terminassero 15 minuti dalla partenza fermandomi con l’autovettura. A questo punto dovevo ripetere nuovamente l’operazione di orientamento della direzione (azimut) come fatto già all’inizio sul terreno.

Questo era necessario spiegando in via breve perché l’azimut non subisse forte deviazione per effetto dei movimenti di rotazione terrestre e rispetto al sole, apprezzabili oltre i 15 minuti di intervallo. (molto importante!).

Rifatta così la seconda procedura d’orientamento, valida dai 15 minuti ai 30 minuti, ripartimmo. Regnava all’interno dell’abitacolo massimo silenzio, la seconda Land Rover con l’altro autista ed operai ci seguiva dal retro. Le difficoltà che iniziammo ad incontrare furono molteplici così la “navigazione” non procedeva per nulla rettilineamente e le compensazioni destra e sinistra diventarono innumerevoli. Incontrammo un tipo di terreno non molto scosceso ma con molte pietre e fummo obbligati a deviare. Dopodiché

incontrammo un terreno del tipo sabbioso tipo borotalco che ci obbligò a rallentare notevolmente ed a deviare. Altro tipo di terreno fu proprio dune e sabbia, procedemmo con massima attenzione. Improvvisamente notammo subito dopo, un tipo di terreno che non avevamo mai incontrato prima e che mi accingo a descrivere: la colorazione del terreno era divenuta marrone, sparse a distanza ravvicinate si ergevano come delle stalagmiti levandosi dal basso verso l'alto strane forme tronco-coniche o a colonna con altezze variabili 20/30/40 cm., del diametro variabile da 5 cm. A 30 cm. circa, che ci dettero un bel da fare per poterle deviare e non bucare le gomme o rompere le balestre, e per poter procedere più possibilmente in maniera rettilinea. Ero sempre attento ai minuti di compensazione destra/sinistra cercando di mantenere eguale misura oltre alle fermate obbligatorie, cioè trascorsi i rituali multipli dei 15 minuti come già spiegato!

Improvvisamente, avemmo la percezione netta di riconoscere la zona prossima al nostro campo, poiché il terreno era nuovamente cambiato in hamada-hamra pianeggiante ma con pietroline frammentate ovunque.

Scorgevamo inoltre tracce di pneumatici perpendicolari alle nostre di camion "Mercedes" che ci ricordavano una zona vicina al campo base. In effetti dopo un po' di tempo visualizzammo una bandierina in lontananza che si ergeva su un palo che era ubicata proprio al centro del nostro campo base.

Capii subito di essere stato molto preciso in questa operazione. Vi fu in quel momento una nostra forte ovazione per la contentezza da parte di tutti. Realizzammo la pericolosità del percorso con tutte le sorprese avute. Il tempo impiegato per percorrere Km. 56 fu di circa 2 ore e mezza. Mi sentii subito alleggerito da forte responsabilità avendo riportato tutta l'equipe con precisione al campo base, ed in tempo per la cena

essendo in quel periodo in Libia, la festa religiosa del “Ramadan”.

Episodi caratteristici occorsi nel deserto per effetto della rifrazione atmosferica.

Anno 1961

Ritengo essenziale e necessario spiegare da un punto di vista tecnico detto fenomeno in maniera semplice. La citata rifrazione atmosferica è dovuta alla variazione della densità dell'atmosfera (essa è anche causa di errori nella osservazione dell'altezza fra due punti).

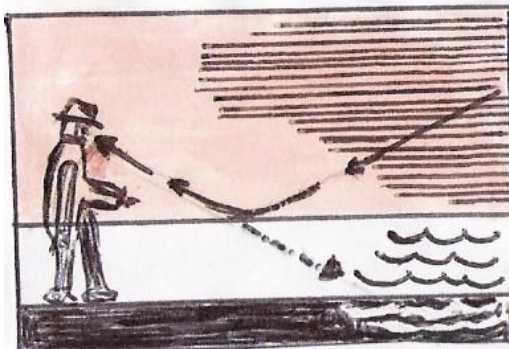
Più propriamente detta rifrazione atmosferica è lo spostamento del tragitto sofferto da un raggio di luce, calore, suono o simile nel passare obliquamente da uno stato ad un altro in cui la sua velocità è differente come dall'aria all'acqua oppure da uno strato d'aria più denso ad uno meno denso. Tutto ciò produce effetti particolari specialmente in zone desertiche.

Sintetizzando ancora più chiaramente: il miraggio è provocato dalla rifrazione della luce. I raggi luminosi discendono obliquamente al di sotto della linea d'orizzonte e attraversano degli strati d'aria densi e freschi (in nero sulla figura) poi li deriva verso l'alto quando viene a tiro uno strato luccicante

d'aria riscaldata a contatto con il suolo (zona bianca della figura).

L'occhio dell'osservatore

trasforma questa immagine brillante e vacillante del cielo in un mare d'acqua dai riflessi attraenti.



Cito ad esempio il seguente episodio occorsomi in concomitanza con il mio collega olandese (surveyor) Albert Van Gelderen, con il quale dialogavamo in inglese. Avevamo tutti e due piazzati i propri teodoliti rispettivamente in due punti in zona desertica a distanza di circa 8 km. Reciprocamente, attraverso il teodolite ci vedevamo molto chiaramente ed avevamo anche la comunicazione telefonica simultanea per la disponibilità per ciascuno di noi di un apparecchio “telluometro” che consentiva detto collegamento. Avevo con il mio strumento traguardato il punto ove era stazionato detto mio collega.

Ben centrato nel reticolo del mio strumento vedevo chiaramente su di una altura il treppiedi del suo teodolite, il collega interamente, l'altro treppiede su cui era montato il telluometro il tutto sullo sfondo libero del cielo.

Approssimativamente, l'orario poteva essere stato tra le 10 e le 11 del mattino. Quando improvvisamente ebbi una visione strana: attraverso il cannocchiale vidi la figura del mio collega muoversi e svanire progressivamente a partire dalle estremità, treppiedi, ginocchia, vita, spalle e testa, detto movimento si verificava dal basso verso l'alto con rapidità progressiva in circa 20” come se si trattasse della chiusura di un sipario. Telefonicamente gridai al mio collega: “Cosa sta succedendo da te che mi stai sparendo dalla vista?”. Mi rispose: “Da me non avviene niente!”.

La sensazione che ebbi in quei 20 secondi fu come di elevarmi dal terreno verso l'alto, in assenza di gravità. Intorse dopodiché, al campo, una conversazione con il mio collega dettagliando e commentando il curioso fatto capitato. Sempre per causa della rifrazione cito altri episodi occorsi a me ed altre persone, che si possono definire miraggi.

Mi era capitato di essere stato alloggiato per lavoro presso un campo base di una altra compagnia petrolifera ubicato

nell'interno, lontano dal mare, che distava circa 15 Km. Uscendo giornalmente con l'autovettura da detto campo per recarmi sul posto di lavoro, avevo notato in lontananza all'orizzonte adiacente ad una lunga pista accidentata moltissimi serbatoi bianchi di petrolio.

Un giorno trovandomi a pranzo nella mensa discutendo con alcuni amici, il discorso si orientò proprio sulla presenza di detti serbatoi che apparivano nitidamente e chiesi loro ove si trovassero esattamente. Mi risposero che anche loro avevano avuto la stessa impressione ma che era un miraggio poiché nelle vicinanze non v'era nulla e si trattava appunto di una visione virtuale, trovandosi essi realmente a più di una ventina di chilometri dal nostro campo! Altra percezione ingannevole era quella di vedere molta acqua in territorio pianeggiante in particolare nella Hamada-Hamra, negli orari più caldi, oppure marciando con Land Rover su strade asfaltate in certe ore calde della giornata.

In particolare mi colpiva lo stupore di alcuni visitatori che venendo in aereo dalle città, permanendo in detti campi petroliferi per alcune ore soltanto, fronteggiando tali fenomeni stentavano a rendersene conto malgrado le spiegazioni!

Osservazione di un plenilunio in zona desertica collinare (in Cirenaica).

Anno 1962

A seguito dell'incarico della compagnia petrolifera con cui lavoravamo ci trovavamo in una zona della Cirenaica nell'entroterra con un'equipe topografico che doveva svolgere in due o tre giorni dei rilevamenti. Quando ci si allontanava dal campo base, si creava nella zona di lavoro un cosiddetto campo volante (flying-camp). Si teneva conto di tutte le esigenze alimentari, l'acqua, il tutto per il vitto, strumentazioni e materiali necessari. In maniera completamente indipendente dal campo base ove però conoscevamo i nostri movimenti. Utilizzavamo all'occorrenza tende da una o due persone facilmente montabili per trascorrere la notte. In una di queste sere all'imbrunire, in direzione pieno est, scorgemmo un bagliore colore giallognolo a forma di spicchio a ridosso di una collina poco distante.

Incuriositi ci muovemmo in due o tre persone in quella direzione credo, percorrendo la distanza in breve tempo necessaria per salire sulla piccola collina e scrutare meglio il bagliore avvistato.

Nel frattempo si era fatto più buio e sulla collina ove camminavamo v'era una luce dorata e giallognola sempre più diffusa. Arrivati al culmine della collina rimanemmo meravigliati per la bellezza della visione che ci apparve, rappresentata dall'intero disco lunare di luna piena ad est, brillantissimo e per effetto dell'atmosfera nitida ed ampliata direi un paio di volte minimo da quello normale. Guardando dalla collina verso est all'orizzonte ove era sorta detta luna

piena, v'era una pianura sterminata illuminata da una luce diffusa lieve, di colore giallo dorato. Ciò metteva in evidenza cespugli, alberelli, pietre e letti di canali a carattere torrentizio al momento asciutti con le relative ombre. Nel disco lunare stesso, si vedevano amplificate delle zone illuminate da un giallo intenso e delle zone scure dei suoi crateri da sembrare quasi di toccare con mano!

Notammo con l'occasione, essendo il nostro sguardo in quel momento concentrato particolarmente sul disco lunare, come fosse rapido il suo movimento d'elevazione rispetto alla superficie terrestre.

Queste belle immagini mi sono rimaste impresse a tutt'oggi.

Osservazione della volta celeste di sera nel deserto.

Anno 1962

Mi è capitato spesso di notte di ammirare la volta celeste, la miriade di stelle luccicanti, le costellazioni: orsa maggiore, orsa minore, cigno ed altre e la stella polare come sicuro orientamento nord con il cielo terso sgombro da nubi e con la complicità della luna che diffondeva una lieve colorazione dorata ovunque.

Tale mirabile spettacolo era contornato da una calma assoluta, non un soffio di vento, non un rumore. Con tale perfetta visione il pensiero vagava libero nell'infinito permeandosi ad un senso di soddisfazione.

Mi è capitato anche in una notte limpidissima e stellata d'osservare improvvisamente una grossa notevole scia luminosa infuocata di dimensioni decrescenti e colorazioni diverse nel cielo, causata da un meteorite a contatto con l'atmosfera. Naturalmente catturai quell'istante, esprimendo un desiderio come è di consuetudine in tale situazione.

**Episodio caratteristico occorsomi in Cirenaica
nell'entroterra di Bengasi.**

Anno 1959

Ci trovavamo in una zona a sud di Bengasi per eseguire lavori di rilevamenti topografici. Un anziano proprietario di un terreno della zona si era molto preoccupato nel vedere movimenti di persone e di apparecchiature che marcavano allineamenti con paline rosse e bianche.

In concomitanza con il nostro equippe nella medesima zona ne operava un altro, per conto del governo libico, riguardante l'agricoltura e l'irrigazione, rappresentato da due funzionari. Questi avevano avuto problemi con un anziano (novantenne) proprietario del fondo già citato.

Questi gli aveva impedito l'accesso al suo terreno in maniera determinata pur essendogli stata spiegata da loro la ragione. In via amichevole mi fu richiesto da questi due funzionari di agevolarli, parlando direttamente in dialetto arabo-libico con l'anziano proprietario per convincerlo. Accettai il loro suggerimento e quindi, rivolgendomi al proprietario del fondo che aveva capito che ero straniero, dissi: "Buon uomo, perché impedito l'accesso al vostro terreno alle persone incaricate che intendono aiutarla?".

Mi guardò stupito e mi rispose che non credeva a quello che gli avevano detto ma pensava ad un esproprio del suo terreno! Perciò, era deciso a non fare entrare nessuno.

Gli risposi garbatamente assicurandolo che le persone con le quali aveva parlato intendevano migliorare le sue condizioni, con la possibilità di fornirgli l'acqua per l'irrigazione.

Richiestami una conferma ed ottenutala subito si convinse e si prodigò ad invitarci tutti per bere del buon thè.
Per la risoluzione del problema in maniera semplice fui ringraziato dai due funzionari citati.

Episodio occorsomi nell'entroterra della cittadina di El Abiar in Libia Cirenaica.

Anno 1958

Ci trovavamo al solito per lavori di rilevamento topografici in una zona entroterra di El Abiar facente parte della concessione di ricerca petrolifera della Società Libia-Shell. Questo campo base si trovava a circa Km. 25 di distanza da El Abiar.

Gli alloggiamenti per tutti erano costituiti da robuste tende, disponevamo di corrente elettrica proveniente da un generatore funzionante a nafta. In una tenda in particolare, era stato collocato un grosso frigorifero ricolmo di alimenti e bottiglie di acqua minerale S. Pellegrino, quelle con impressa una stella rossa provenienti dall'Italia (versione per l'estero). Tutti i tecnici quando desideravano, potevano servirsi da soli.

Specifico che ci trovavamo in estate di giugno, quindi faceva molto caldo. Una particolarità nota a tutti era che in quella zona v'erano nel terreno moltissimi scorpioni di tutte le grandezze che inerpicandosi sulle tende internamente, spesso accadeva che a causa del vento ricadessero direttamente sui letti collocati per dormire nelle tende.

Per questo motivo ognuno stava molto attento e controllava il proprio letto prima di coricarsi!

Per questa ragione, mi ricordo bene, un autista italiano, Sig. Salemi Aldo, proprietario di un camion che seguiva il nostro equipage, preferiva dormire su di una sedia, sentendosi più sicuro. Ma accadde che un giorno avendo molta sete, nell'aprire il grosso frigo già citato, ci fosse per casualità proprio nella parte smussata dello sportello nella parte superiore uno scorpione giallo grosso che trovandosi

improvvisamente in bilico, precipitò in basso pungendomi sul ginocchio sinistro. Non feci in tempo a calpestarlo perché fuggì come un razzo sentendosi ormai senza difese ed impaurito!

La mia percezione immediata fu come se mi conficcassero nel ginocchio un ferro rovente! Chiamai subito un autista spiegando quanto era successo, faticai alquanto, poiché sulle prime non mi avevano creduto perché su detto argomento si era sempre scherzato! Così richiesi subito di essere trasportato all'ospedale situato in El Abiar. Lasciando detto, al nostro capo, quanto accaduto.

L'autista con la Land Rover percorse velocemente tale distanza di circa 20 Km. In circa 20/25 minuti. Giunto all'ospedale sudavo freddo ed avevo la vista un po' disturbata. Il dottore mi chiese subito cosa mi avesse punto, gli risposi con fermezza: "Uno scorpione grosso di colore giallo". "E' sicuro di ciò?". "Sì!", risposi.

Mi chiese se soffrissi di disturbi al cuore e risposi di no!

Infine mi fece una iniezione con un antidoto specifico.

Il dottore mi ordinò 2 giorni di riposo per cui, essendo sabato, rimasi anche la domenica nell'appartamento della Libia-Shell in via Aghib. Durante questi due giorni nel coricarmi a letto, ebbi la percezione come se ci fossero dei cubetti di ghiaccio infrapposti fra il lenzuolo e l'epidermide.

Risolto così gradualmente il problema, lunedì ritornai al mio lavoro regolarmente.

Il mio lavoro svolto durante l'impegno con la società di ricerca Libia Shell è stato molto interessante dal punto di vista tecnico e conoscenza di persone come già detto. Ho anche avuto l'opportunità di effettuare numerosissimi viaggi con aerei di linea: Alitalia, Klm, Boac, per lavori da svolgere nella concessione petrolifera n°41 in Bengasi. Quando il posto di lavoro poteva essere raggiunto dai tecnici con le autovetture Land Rover e rientro in Bengasi città in giornata, alloggiavamo nell'albergo centrale prospiciente il mare: Hotel Berenice. La direzione del dipartimento topografico per la ricerca risiedeva in Tripoli e noi del dipartimento topografico avevamo gli uffici nel palazzo della Shell in Sciara Ahmed Scerif. Quando necessitava comunicavano di volta in volta, ai noi tecnici, la predisposizione di un viaggio aereo per uno specifico lavoro da eseguire in Bengasi e stabilivano il periodo entro il quale doveva essere ultimato. Ricevuto l'ordine di lavoro ci recavamo nell'ufficio che gestiva il trasporto, per ricevere i biglietti aerei, andata e ritorno. Partiti dall'aeroporto da Tripoli e giunti con l'aereo di linea all'aeroporto di Bengasi (Benina) trovavamo ad attenderci un autista con una Land Rover che ci portava, a seconda delle situazione ed orari in albergo o direttamente sul posto di lavoro all'interno della concessione petrolifera già citata. Qui spesso iniziavamo il lavoro e lo terminavamo in giornata per rientrare la sera in albergo e ripartire l'indomani in aereo per Tripoli.

Questo metodo di lavoro era divenuto di "routine" e quindi, ci eravamo ben organizzati per farlo con rapidità. Ricordo che per sviluppare il lavoro nella concessione di Bengasi fu utilizzato anche un campo base permanente nelle vicinanze di "Magrun", località vicino al mare distante circa 70 km da Bengasi. Dopodiché fu anche utilizzato come campo di partenza di base un appartamento della Shell situato proprio in Bengasi per

operare in zone raggiungibili, con rientro in città a fine giornata.

Disponendo spesso la sera di tempo libero ci ritrovavamo tutti all'hotel "Berenice" ove assistevamo a spettacoli di varietà al Night Club "Snike Bit" (tradotto in italiano: Al Morso del Serpente). L'orchestra era composta da musicisti di varie nazionalità e veniva enunciata così: "El Orchestra El Azima di Nicolisena" che allietava le serate all'interno del Night Club citato.

Altra alternativa per trascorrere il tempo libero la sera era quella di sedersi nell'ampia veranda dell'hotel Berenice prospiciente il mare prendendo aria fresca e bevendo della birra. Qui si aveva l'opportunità di discutere con altre persone e fare delle amicizie.

Si riconosceva perché in divisa, il personale delle equipe delle varie linee aeree che dopo cena si intrattenevano anche loro per qualche tempo in veranda.

Era anche consentito giocare al casinò esistente nello stesso hotel "Berenice".

Come è evidente da questa breve descrizione dopo il pressante lavoro eseguito in giornata, era possibile anche rilassarsi e divertirsi la sera, in questa maniera.

Ciò avveniva intorno agli anni 1959,60, 61, 62, 63, 64. Nell'estate del 1964 decisi di effettuare un breve (15 gg) periodo di vacanza recandomi in Olanda.

Naturalmente detto piano è stato organizzato con la collaborazione dei colleghi olandesi geometri ed ingegneri anche essi rientrati a casa per ferie.

Nel frattempo avevo chiesto alla società Libia-Shell, in Tripoli, di poter cessare di lavorare con loro in massima armonia, onde poter rimanere in seguito con nuovo lavoro, stabile in Tripoli città evitando così grandi spostamenti.

La mia posizione era notoriamente quella di italiano residente all'estero (in Libia), come già spiegato. Tale mia richiesta fu accettata mantenendo sempre ottimi rapporti con loro e posso asserire a tutt'oggi.(anno 2006)

Ritorno ora a rammentare i particolari di questa vacanza: il mio collega olandese ing. Geodetico John Riemersma laureatosi presso l'università di Delf, mio capo per i lavori di ricerca topografica, volle venirmi a prendere all'aeroporto di Schiphol il giorno 22/06/1964 essendo partito da Roma con la linea aerea Alitalia.

Detto mio collega si era sposato mesi prima in Tripoli, quindi era partito per l'Olanda per trascorrere anche lui un periodo di vacanza nella sua casa.

Fui invitato la sera a cena a casa loro accogliendo con piacere l'invito, così potemmo dopodiché redigere un certo programma di visite di posti caratteristici dell'Olanda da visitare. Naturalmente richiesi loro di limitarsi soltanto a qualche giornata con la loro presenza, senza che avessero limitazioni alcune o problemi.

Avendo richiesto a detto collega in precedenza di prenotarmi un alloggio presso un hotel, fui gentilmente accompagnato all'hotel per me prenotato denominato "The Spinnewhell" (macchina a pedali usata anticamente per filare la lana) in località "Loan von est Indies" facente parte dell'aia (Den Haag) da dove agevolmente potevo utilizzare la metro per recarmi ad Amsterdam con un tempo di percorrenza di circa 30/40 minuti. Ringraziai vivamente l'amico John per l'aiuto iniziale per detto mio "insediamento" olandese.

Avevo così pianificato agevolmente alcune giornate in loro compagnia per visite, come già detto (però da tenermi sempre attento agli orari da loro indicati), con altre, in cui mi muovevo visitando posti che mi venivano suggeriti di volta in volta.

Nessun problema di lingue per me, poiché conoscendo l'inglese e il francese tutto si sviluppava semplicemente. Mi è capitato recentemente a Roma nel mese di Aprile 2006 di dialogare con amici olandesi che vivono qui, i quali con sorpresa mi confermarono che l'hotel da me citato in Olanda presso l'Aia "The Spinnewhell" esisteva ancora senza cambio di destinazione (sono trascorsi 42 anni!), poiché essi lo videro di recente e di cui mi faranno avere una foto attuale dell'intero stabile.

Ritorno ora a parlare degli avvenimenti caratteristici occorsimi durante questa visita di quindici giorni trascorsa in Olanda.

Ho rivisto con piacere degli amici, colleghi di lavoro conosciuti quando lavoravamo in Tripolitana e Cirenaica, poiché queste persone terminati i rapporti di lavoro con la società erano tornati a vivere nelle loro città o si trovavano in vacanza. Le loro abitazioni erano tipo "bungalows" in linea al pianoterra, con grandi finestroni e tutte con ampio giardino coltivato e fiorito nella parte frontale, con steccionata in legno e cancelletto per la delimitazione dall'esterno.

Il giorno 23/06/1964 fui invitato dall'amico ing. John Riemersma a recarmi con lui in visita al quartier generale della Shell ove era molto conosciuto. Giunta l'ora di pranzo fummo invitati alla mensa colà esistente, da un dirigente ing. Burke che conosceva l'ing Riemersma, questi ci ha intrattenuti in maniera semplice dialogando sempre in inglese su argomenti generali interessanti.

Ricordo che il pranzo è stato anche caratteristico "olandese" poiché oltre alle pietanze normalmente ricorrenti, si è mangiata l'arringa, mantenendola per la coda sollevata in aria, avvicinandola alla bocca per distaccarne la parte succulenta della polpa. Per me non è stato molto facile! Però mi sono adattato molto bene a detta situazione.

Detto ing. Burke, era un capo che aveva il compito come tecnico, di decidere per la società di inviare per esempio, un certo numero di surveyors (geometri) in Africa oppure altro numero in ogni altro paese del mondo ove vi fosse la ricerca del petrolio. Ricordo che ci congedammo tutti dopo il pranzo molto cordialmente.

Altro fatto caratteristico è stato quello di recarci sempre con gli amici a Rotterdam da dove prendendo un battello facemmo un “tour” navigando sul Reno fino al delta, ove erano in corso i lavori di costruzione della diga dello “Zui Derzè” per proteggere il paese (già dal 1500 erano stati iniziati dei lavori rudimentali di protezione).

Vedemmo così dal vivo i lavori in corso, mastodontici, (anno 1964) consistenti nel sovrapporre gli uni sugli altri enormi blocchi di calcestruzzo con altrettanti enormi gru.

A seguito della interdipendenza delle correnti marine nella regione del delta, l’esecuzione dei lavori era correlata ad uno scrupoloso sincronismo da non consentire ritardi. Il piano dettagliato di questi lavori era iniziato nel 1953 e progettato per la fine, nell’anno 1978!

Altro ricordo particolare durante la mia visita in Olanda nel giugno del 1964 è stato quello della visita alle “Polders” ovvero territori bonificati e tolti al mare con procedure semplici. Delimitata la zona da recuperare (polder), veniva subito messa in azione una pompa che toglieva l’acqua in un punto conveniente ove la sabbia in emulsione con l’acqua si accatastava assumendo colore chiaro. Ciò in continuità fino al totale prosciugamento dell’area interessata. Dopodiché, veniva raccolto tutto il materiale archeologico reperito sul fondale dopo il totale prosciugamento della polder da consentire in appresso una raccolta ed esposizione al pubblico in un museo con una nuova costruzione apposita.

Ho potuto visitarne uno e mi ricordo di aver visto curiosi oggetti: parte di un aratro in legno, sandali, cocci diversamente modellati (vasellame) ed altri oggetti. Un'altra successiva fase di detto lavoro di bonifica era quella della sistemazione del terreno con mezzi meccanici, trattori operanti per lo spianamento. Consolidata così questa zona, venivano costruite strade e portata alimentazione elettrica ed acqua in modo da consentire da subito un piano di costruzione di caratteristiche abitazioni del già citato tipo "bungalow".

In conclusione, osservando in fine una di questa "polder" così urbanizzata e completata con notevole movimento di persone che già la abitavano. Si stentava a credere con quale mole di lavoro fosse stata realizzata.

Ricordo che il giorno 24/06/1964 di mercoledì (mi sono trovate queste date bene annotate in una mia agenda) dedicai la prima parte della giornata alla visita di Amsterdam percorrendo a piedi varie strade e piazze non molto distanti dalla "Central Station" della metro, la quale cessava di operare a mezzanotte e dovevo stare attento a non ritardare per tornare all'hotel.

Ho notato alcune strade con segnale di divieto alle macchine, infatti eravamo tutti pedoni e ciò produceva una piacevole sensazione.

Quella sera con i miei conoscenti olandesi ci accordammo per una cena presso un ristorante indonesiano, denominato "Gracchia Restaurant". La cena consisteva in una base di riso bianco, che subito assumeva altra colorazione poiché da una dozzina circa di piattini con intingoli selezionavamo da ognuno ciò che più ci attirava e lo aggiungevamo al riso che quindi si mescolava ai componenti. La prima selezione si basò sulla vista ed istinto. Conosciuti i vari sapori, nella seconda scelta dai piattini aggiungevamo condimenti più mirati con sapori più conosciuti.

Detto tipo di mangiare era denominato: Rijst Taffel (tavola del riso). Questa cena fu gradita da tutti, però dall'inizio alla fine intercorsero minimo 3 ore, probabilmente tale lentezza avrebbe potuto essere stata una strategia per farci dire che con tale lasso di tempo, tutti noi avevamo bene digerito!

Altra interessante opportunità occorsami in questo periodo di vacanze in Olanda è stata quella di compiere un tour in macchina con il mio amico ing. J. Riemersma attraversando alcune città come: Utrecht, Gouda, Scheveningen (spiaggia) presso l'Aia, Zandvoort, Zaandam, Alkmaar, Volendam, Marken e Delft.

In quest'ultimo posto, cioè Delft, ebbi la possibilità di visitare l'università ove l'ing. Riemersma aveva conseguito la laurea di ingegnere geodetico, per cui era conosciuto e ci è stata concessa la visita anche se l'università era chiusa; con il permesso dei responsabili della segreteria presenti.

Fatto caratteristico: mi fu mostrato il sito e cioè un pilastrino ove veniva collocato un teodolite di precisione con massima stabilità per misurazioni e correzioni minuziose. Mi fu mostrato anche un apparecchio restitutore denominato "Galileo Galilei".

Personalmente lo utilizzai mettendo gli oculari come un binocolo e con un pantografo seguendo alcune tracce su di una foto che si riproducevano su altro foglio in parallelo in una scala prescelta.

Il mio periodo di vacanze terminò, e così ritornai a Tripoli per riprendere il mio lavoro, ma soddisfatto per le buone esperienze fatte.

Contrariamente alle mie previsioni dopo la fine dell'impegno di lavoro con la società Libia Shell non ebbi come desideravo, un nuovo lavoro stabile in città a Tripoli. Fui contattato e richiesto da una nuova società venezuelana di rilevamenti topografici per le compagnie petrolifere denominata "Termec Libia". Il mio lavoro divenne ancora più movimentato. Rimanendo sempre nello stesso ambito dei rilevamenti topografici in varie concessione petrolifere. Per completare l'argomento da me trattato dei ricordi, qui di seguito, evidenzio in maniera descrittiva sintetica e cronologica le varie fasi e cambiamenti occorsimi sin dall'inizio.

Curriculum Vitae

- | | |
|------------------------|--|
| Dal 14/8/53 al 15/1/54 | Disegnatore topografico presso la compagnia americana K.T.A.M. corpo ingegneri. |
| Dal 1/4/54 al 30/4/56 | Geometra. Rilevamenti topografici e costruzione di canalizzazioni. Ufficio perforazione pozzi d'acqua del Dipartimento Agricoltura della Tripolitania. |
| Dal 3/6/56 al 31/10/56 | Direzione per la costruzione di ville nella città di Sebha (Fezzan). |

- Dal 1/1/57 al 31/12/62 Geometra presso la compagnia Libia Shell n.v. rilievi topografici e misurazione elettronica delle distanze per la ricerca del petrolio.
- Dal 1/1/63 al 28/7/65 Geometra presso la compagnia venezuelana "Termec Libia". Rilevamenti topografici per le compagnie di ricerca del petrolio.
- Dal 1/9/65 al 20/2/66 Geometra. Costruzione di strada in Tripoli presso la compagnia "Genco Libia".
- Dal 1/3/66 al 31/12/66 Geometra. Direzione e costruzione strade in Tripoli presso la compagnia M. Ben Sasi & Co.
- Dal 1/4/67 al 1/8/68 Geometra. Direzione tecnica per la costruzione di strade in Tripoli presso la compagnia "M. Accari".
- Dal 1/12/68 al 15/8/70 Specialista nella esecuzione di lavori topografici inerenti alla

costruzione di nuove fognature, zona Giorganpopoli in Tripoli presso la compagnia tunisina “Ali Mheni” aggiudicataria di asta internazionale indetta dal governo libico, con incarico di supervisione alla compagnia inglese “Howard Humphreys”.

Attività svolte in Italia

Dal 1/11/70 al 30/2/71

Incaricato di determinare nei clienti, l'adesione all'acquisto di programmi didattici: Enciclopedia World Book e Quindici, presso la società Field Italia di Aprilia.

Dal 1/3/71 al 30/9/1996

Geometra. Impiegato presso la società Sara Assicurazioni s.p.a., Roma, via Po n°20. Affidamento da parte del servizio immobiliare della società, di appartamenti dei complessi immobiliari in Roma, alla cura e responsabilità, come

tecnico, per la loro
manutenzione, previo
segnalazione alla
direzione immobiliare con
specifica relazione
tecnica.

Dal 1/10/1996 in poi

Pensionato.