MOTO CICLISMO

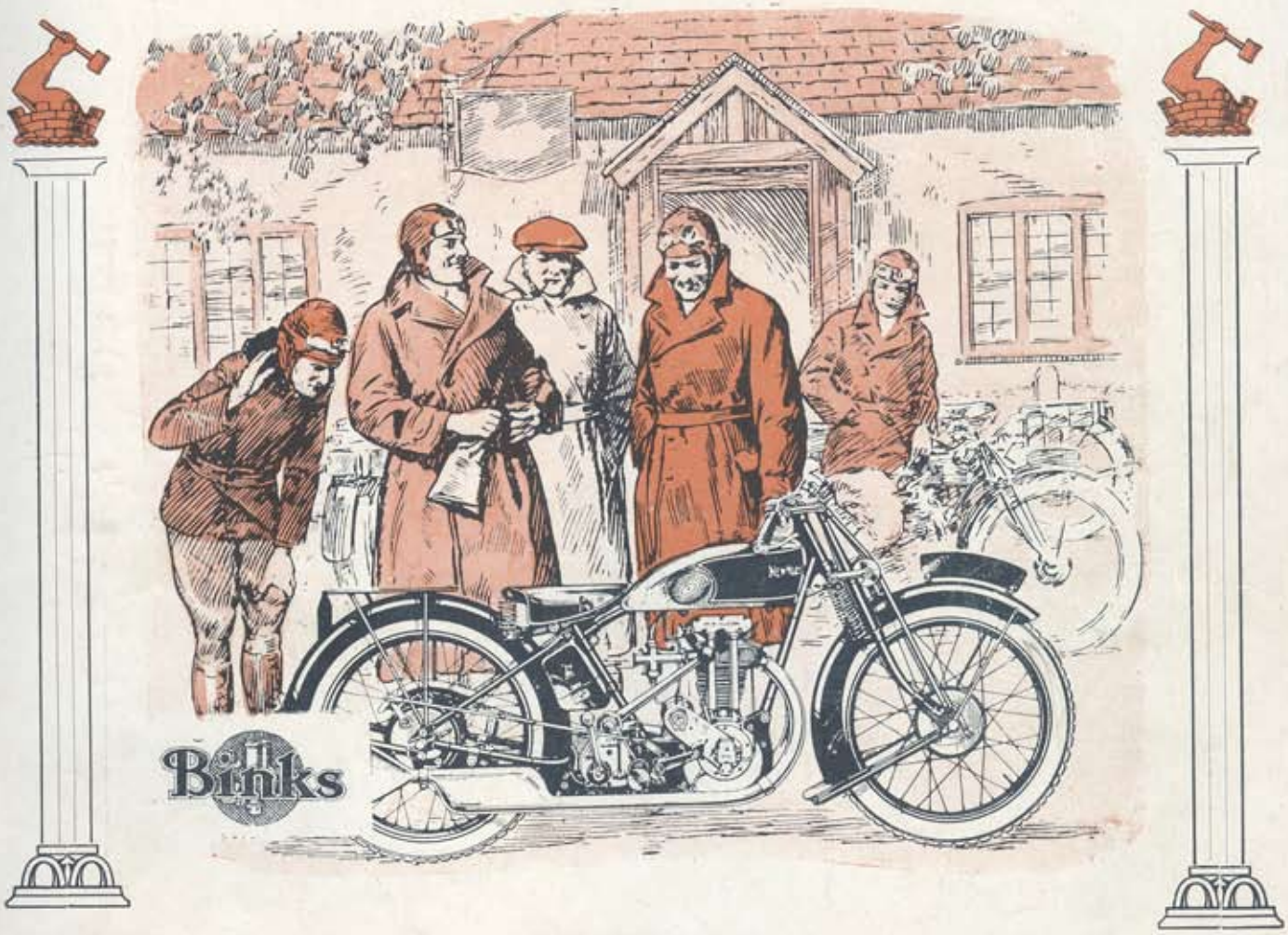
Lire 1,50

ANNO XV° - N. 13

30 Marzo - 6 Aprile 1929 - VII

SETTIMANALE

Conto Corrente con la Posta



NEW-HUDSON

GOMME DUNLOP

MODELLI
250, 350, 500 e 600 c.c. valvole laterali
350 e 500 c.c. valvole in testa

Agenti Generali per l'Italia e Colonie:

VITTORIO GRILLI & C. - Via Benedetto Marcello, 10 - MILANO

Rappresentante per Milano - MARIO INGLESE - Via Tadino ang. F. Casati, 5

I sudanesi di Gulsa in ammirazione davanti alle macchine prodigiose.

Tre valorosi membri del R. Corpo delle Truppe Coloniali — il capitano Ciarli, il tenente Miduri e il maresciallo Plata — hanno compiuto dall'8 al 24 dicembre 1928, su tre moto Guzzi, un raid dall'Asmara a Kartum che può essere a giusta ragione, anche per le condizioni in cui si è svolto, considerato come una delle più notevoli performances motociclistiche africane. La relazione fatta dai tre prodi escursionisti, piena di vita e di colore, costituisce una lettura delle più interessanti; e noi siamo lieti di offrirla ai nostri lettori, che sapranno apprezzare al suo alto valore il mirabile sforzo compiuto dai tre soldati d'Italia e dalle tre italianissime macchine.

La fortunata riuscita del raid felicemente compiuto nel dicembre dello scorso anno su due motociclette *Guzzi*, di serie, sul percorso Asmara - Um Ager, che, pur se di modeste proporzioni, ha avuto la sua importanza per le difficoltà incontrate nel raggiungere una mèta, in colonia, ove mai erano state ancora viste le motociclette, ci aveva fin d'allora suggerito la possibilità di attuare un altro raid che, per lunghezza di percorso, svolgentesi quasi tutto in territorio straniero, e per le difficoltà di viabilità, avrebbe indubbiamente avuto una maggiore importanza, oltre che nel campo turistico, anche nel campo industriale.

Sarà bene, a proposito di turismo coloniale, chiarire qualche punto.

Molto diverso è il turismo che viene esercitato in Europa, ove le condizioni di civiltà, e conseguentemente le migliori condizioni stradali, offrono al dilettante indubbi fattori di confort che nel continente africano sono, ancora oggi, molto lontani dalla più modesta realizzazione. Chi in colonia si allontana dai centri metropolitani, avverte subito la diversità delle condizioni stradali, che si rendono sempre più manifeste, in senso negativo, man mano che ci si allontana da quelli. E, se ancora le piste camionabili sono giudicate ottime da chi usa viaggiare in automobile, alquanto diverso è il giudizio che può dare chi, iniziando il viaggio su una motocicletta, deve per prima cosa preoccuparsi della ricerca dell'equilibrio specialmente sui banchi di sabbia, laddove l'automobilista, su quattro ruote, non ha altra preoccupazione che quella della guida.

Di conseguenza potrà sorprendere come per un raid di circa 2000 Km. occorra in Africa un tempo triplo di quello che normalmente viene impiegato per coprire egual percorso in Europa. Una simile sorpresa sarebbe forse giustificata in chi ha solo ammirato le motociclette esposte negli stands di un'esposizione o in chi mai ha avuto occasione di sentire parlare di comunicazioni stradali in Africa. E' da aggiungere inoltre che, tra i tanti fattori morali che accompagnano chi inizia un raid in Europa, non vanno dimenticati le frequenti località abitate, gli ormai molto diffusi posti di rifornimento e, in caso di necessità, dato il gran numero di autoveicoli in circolazione, la facilità di trovare un meccanico capace di rimettere in efficenza la macchina; oltre a ciò, non è da augurarselo, la possibilità di trovare un medico.

Qui, purtroppo, le cose sono molto diverse. Il motociclismo è poco praticato e, di conseguenza, per un guasto di una certa entità, è difficile, fuori dei grandi centri trovare chi sia in grado di ripararlo; in caso poi di accidenti, bisognerà rassegnarsi ad attendere il passaggio di qualche carovana, che in certe zone è molto raro. Si potrebbe rimediare a queste incognite facendosi seguire da un camion attrezzato ad officina, munito di tutto il confort necessario; ma perchè, allora, non viaggiare in « sleeping-car »?... Partire con la propria motocicletta verso l'ignoto, attraversare zone affatto nuove, ha tutta una diversa attrattiva di un viaggio reso confortevole dai soffici cuscini di una vettura letto o da quelli di una ricca auto che, munita di buona capote, ripara dai cocenti raggi di questo sole africano. Diversa però, in tal caso, sarà la soddisfazione nei confronti di chi, raggiunta la meta col volto abbronzato dal sole, umido di sudore e bianco di polvere, posa lo sguardo riconoscente sul piccolo motore che, docile ma potente, sulle deserte ed assolate piste, ha ininterrottamente cantato la canzone della sua forza.

Questa breve premessa ci sia consentita per meglio chiarire, come è precedentemente detto, i due diversi concetti di turismo europeo ed africano.

* * *

La mèta del raid testè compiuto era Kartum, capitale del Sudan Anglo-Egi-

Una tazzina di zabaglione, nel deserto, fa bene...

ziano; e due erano le vie che ivi potevano condurci. A priori, venne scartata la via diretta (Km. 700 circa) che da Cassala raggiunge Kartum attraversando una zona completamente desertica e priva d'acqua. Venne studiata invece la possibilità di effettuare il raid su l'altra pista che, svolgendosi ad ampio semicerchio a sud della precedente, raggiunge Kartum passando per Ghedaref e Wad-Medani, con un percorso di circa 900 Km. La maggior lunghezza di questo, ci dava possibilità di raggiungere la mèta attraversando tre diverse provincie dell'immenso territorio del Sudan: Cassala, Nilo Azzurro, Kartum.

Stabilita così la via da percorrere, si presentava interessante il problema della suddivisione delle tappe, dell'attrezzatura delle macchine, dei rifornimenti. Le tappe vennero così fissate: Agordat - Cassala (Km. 235); Cassala - Ghedaref (Km. 245): Ghedaref-Wad Medani (Km. 260); Wad Medani-Kartum (Km. 175). Totale Km. 915.

Per l'attrezzatura delle macchine e per i rifornimenti, d'immenso giovamento, in tale circostanza, ci è stata l'esperienza del raid fatto nello scorso anno. Si studiò perciò il sistema di applicare al portabagaglio di ciascuna macchina una bisaccia di robusta tela, ove venne collocato complessivamente il seguente bagaglio: una tenda Bucciantini (nell'eventualità di dover pernottare all'aperto), quattro giornate di viveri di riserva, tre bidoni di benzina da 5 litri ciascuno, un bidone con 5 litri di acqua, due thermos (caffè e zabaglione), biscotti, frutta in scatole, camere d'aria di riserva (2 per macchina), parti di ricambio per le macchine, un bidoncino di olio, un secchiello di tela, una scure, ed attrezzi leggeri da zappatore. Sul portapacchi, a mezzo di robuste cinghie, vennero assicurate le valigette contenenti il necessario per pulirsi e cambiarsi all'arrivo alle tappe; medicinali per soccorsi d'urgenza e l'elmetto.

Le macchine prescelte erano tre *Guzzi*, rappresentate nei tre diversi tipi (di serie): una tipo sport normale (*Maresciallo Cesare Plata, del Comando R. C. T. C.*), una tipo sport con gomme balloon (*Capitano Ciarli sig. Giuseppe, del Comando R. C. T. C.*), una telaio elastico (*Tenente Miduri Sig. Umberto, del Comando R. C. T. C.*).

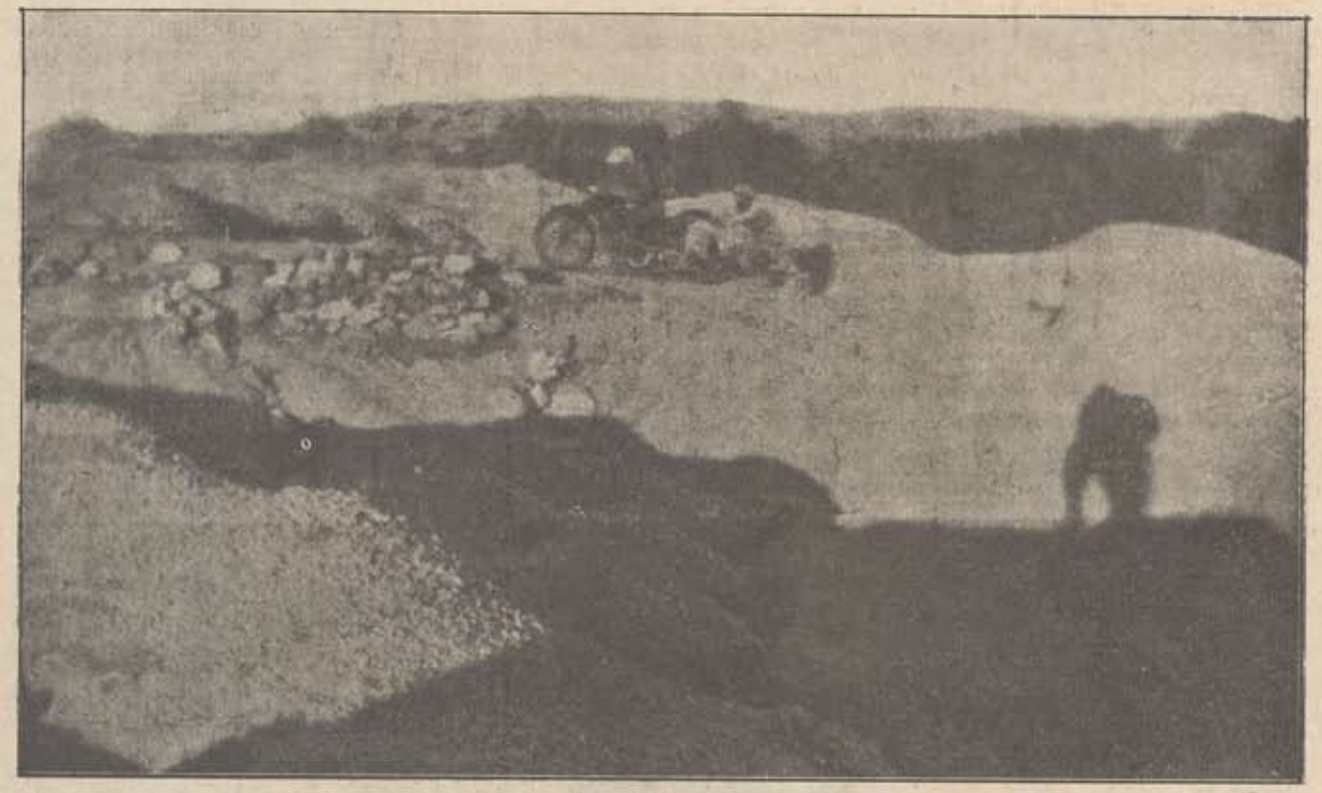
Un passaggio un po' difficile, verso Cassala.

Un apollo negro dà informazioni su la rotta.

Attrezzate le macchine, come si può rilevare dalle annesse fotografie, ed animati dalla più sicura fede nella riuscita del raid, iniziammo il giorno 8 dicembre, dopo aver ottenuti i necessari nulla osta dai Governi dell'Eritrea e del Sudan, la tanto meditata gita.

La prima tappa, pure essendosi svolta su pista camionabile ove frequenti erano i banchi di sabbia con conseguenti slittamenti e... voli, che altra conseguenza non ebbero se non quella di mettere un po' di buon umore nei tre partecipanti al raid, lasciava prevedere un felice esito. Funzionamento perfetto dei motori; nessun fastidio derivato dal bagaglio assicurato alle macchine.

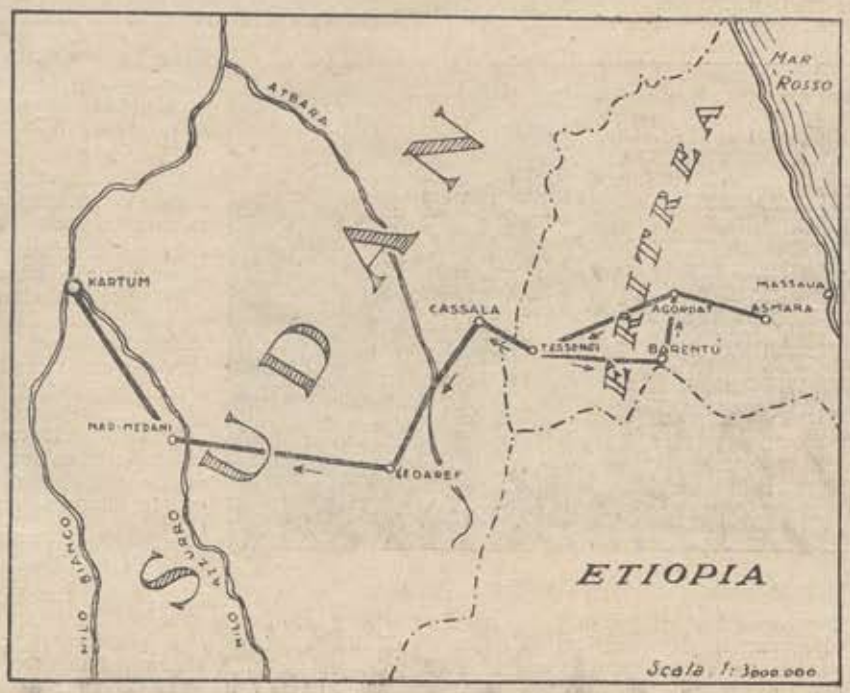
Da Cassala, ove fummo accolti con grande cordialità dalle Autorità Inglesi, iniziammo il 10 dicembre la traversata della prima zona desertica che doveva condurci a Ghedaref. L'inizio lasciava prevedere una tappa lunga e faticosa; il fondo sabbioso della pista, ed una tempesta di sabbia appena fuori di Cassala, ci furono di ammonimento e richiamo alla realtà dell'impresa.



Sforzi di motori e di muscoli, per un'ardua traversata di dune presso il fiume Atbara.

A circa 30 Km. da Cassala, le migliorate condizioni della pista e la diminuita forza del vento, ci consentono di riprendere un po' l'andatura, molto lenta in principio. Ciò però ha breve durata: non è possibile passare a guado il fiume Atbara, ricco d'acqua, ed occorre perciò deviare molto ad ovest per raggiungere il ponte ferroviario con un allungamento di percorso di circa 75 Km. La scorta di benzina non ci fa preoccupare su tale deviazione, quanto la pista, se così si può chiamare, da seguire: si ha l'impressione di trovarsi in pieno oceano sopra una barchetta! Una serie interminabile di dune di sabbia finissima, un continuo susseguirsi di montagne russe, mettono a dura prova uomini e macchine.

Superata non senza stenti tale zona, dopo aver rivolto un intimo plauso alla Casa costruttrice di simili macchine che all'armonia delle linee uniscono una resistenza senza pari, una serie di passaggi a livello, se così possono chiamarsi, ci costringe a varie manovre di forza che mettono a dura prova la resistenza delle catene. Dopo circa tre ore e mezza di marcia lenta e faticosa si raggiunge Hashmel El Ghirba, unico paese tra Cassala e Ghedaref. Sostiamo per la colazione dal Vicecommissario della regione, e riprendiamo, alle ore 11, la marcia verso Ghedaref. Le condizioni della pista non sono molto migliorate, l'andatura è piuttosto lenta: ai tratti sabbiosi seguono tratti lunghissimi di terreno rotto dalle ultime piogge che duramente provano la robustezza del telaio ed i muscoli delle braccia, costringendo macchine ed uomini ad un ritmico sobbalzo per alcuni chilometri. Solo verso Ghedaref le condizioni del suolo ci permettono un'andatura veloce, e ne approfittiamo per raggiungere la mèta alle ore 17, gentilmente accolti dalle Autorità inglesi.



L'itinerario della grande prova.

Il giorno successivo, secondo il previsto, abbiamo sostato in tale località, approfittandone per ripassare le macchine le quali, dopo 480 Km. di percorso che «intender non lo può chi non lo prova», non hanno richiesto altro che un po' di grasso ai cappelletti delle valvole di scarico!

Il giorno 12 dicembre, restava da percorrere la 3ª tappa, la più lun

A El Fau, presso Ghedaref, la polizia chiede le generalità....

ga, e pertanto avevamo deciso di suddividerla pernottando a El Fau, unico posto abitato in tutta la regione, ove esistevano alcuni pozzi.

Iniziammo così la 3ª tappa, facendo solo assegnamento sul funzionamento dei motori. Un guasto, una rottura di un organo qualsiasi, sarebbe stata per noi la fine del raid e l'attesa tormentosa di qualche carovana che potesse in tempo salvarci dalla sete, pure avendo con noi qualche giornata di acqua sulle macchine. Questa tappa, svoltasi su pista pochissimo frequentata ed assolutamente di carattere desertico, ebbe esito insperato: da lamentare solo una bucatura alla gomma posteriore di Plata, che ci costrinse ad un ritardo di circa mezz'ora.

Spaurite, le svelte gazzelle, da lontano, assistevano al passaggio di questi strani esseri e l'irrequietezza del loro orecchio dimostrava la percezione di un suono affatto nuovo: era il battito dei nostri motori, l'unico segno di vita nel-

Il traghetto sul Nilo Azzurro a Wad Medani.

Il sesso gentile di Sherif-Yacub schierato dinanzi agli ospiti.

la sconfinata pianura. Attraverso una serie di miraggi, molto frequenti in tutto il territorio da noi attraversato, alcune colline si mostrano lontane all'orizzonte, verso ovest: El Fau. L'animo si riempie di gioia: pochi chilometri ancora per raggiungere un centro di vita dopo tanta desolazione. Si bada poco alla sabbia; le macchine sanno che non lontano è il riposo per loro e veloci entrano nel villaggio, costituito da pochi tucul abitati da pastori, portando lo scompiglio tra il bestiame che tranquillo si abbeverava ai pozzi.

Il posto, oltre all'acqua, non offre alcun comfort per il pernottamento, a meno che non si voglia piantare la tenda che abbiamo al seguito. Un breve «consiglio turistico» fatto tra una tazza di tè, una scatoletta di carne, ed un paio di biscotti, ci decide a proseguire senz'altro per Wed Medani, poichè, secondo quanto ci avevano assicurato a Ghedaref, avremmo avuta la possibilità di trovare il traghetto sul Nilo Azzurro. Si riprende quindi alle ore 13 la marcia. Le condizioni stradali, discrete nel primo tratto, dopo El Fau, sensibilmente peggiorano verso Scerif-Yacub, paese che avremmo dovuto attraversare per raggiungere il Nilo Azzurro. Si viaggia su un immenso pianoro brullo e desertico. Non un albero, non un cespuglio.

Sono le ore 15. Il sole picchia forte, nessun refrigerio ci viene dalla velocità, un'afa calda c'investe e maggiormente ci fa sentire il bisogno di inumidire le labbra arse.

Una panne al motore o la semplice bucatura del mattino, quale conseguenza avrebbe avuto per noi in quest'ora?

Lungo la pista, resti di automobili abbandonate e biancheggiare di scheletri di cammelli, indicano ai passanti il severo monito del deserto a chi osa violarlo nella sua immensa aridità senza vie e senza oasi. Se il cuore davanti a simile quadro ha un fremito, con maggiore lena riprende il motore che dovrà condurci alla mèta. Il polverone che le nostre macchine sollevano è l'unico velario che ricopre tanta tristezza. Alle ore 16 attraversiamo Scerif-Yacub; dalle «zeribe» che recingono i «tucul» sguardi attoniti di gente che mai ha visto simili veicoli, ed un gruppo di ragazzi che c'insegue gridando, ci costringono ad una breve sosta. Da vicino questi esseri, ancora primitivi, vogliono vedere e toccare lo strano mezzo di locomozione che sentiamo nominare col termine di «Bapur». Breve

Un sentiero accidentato e una macchina che sbanda.

sosta che ci consente di bagnare le gole arse e di prendere qualche istantanea; subito si riparte e si attraversa il torrente omonimo. La strada è molto difficile, la sabbia del greto fa affondare fino al carter le macchine; il rabbioso sforzo del motore ci toglie da tale incresciosa situazione, mentre sulla opposta riva, meravigliati, gl'indigeni guardano e meditano sulla potenza dell'« uomo bianco » che racchiude in sè la forza occulta dello « scetan »! (diavolo).

Si procede a discreta andatura, quando le condizioni della pista lo permettono: all'orizzonte, uno scenario di palme ed un riflesso cristallino di acque c' indica il Nilo; con maggior lena si va. Quanta delusione però! Il Nilo è ancora lontano; quanto abbiamo visto è un fenomeno di miraggio. Proseguiamo ancora su un tratto di pista molto accidentato; diversi gruppi di « tucul », lontani sulla nostra sinistra, lasciano supporre la vicinanza del fiume; ma, delusi dalla precedente visione, proseguiamo, seguendo la pista indicataci. Finalmente, qualche palma sull'orizzonte ci indica che il Nilo è vicino e, sul sole che scende, vediamo profilarsi, non lontano, il minareto della Moschea di Wad-Medani. Un indigeno ci indica il sentiero che conduce al traghetto; tra gli alti cespugli seguiamo la guida e, di colpo, al nostro occhio stanco ed ancora impressionato dalla monotonia del panorama proprio nella zona percorsa si manifesta istantaneamente l'opulenza di quella vegetazione a cui dà vita l'immenso fiume dalle acque che riflettono l'azzurro del cielo più terso e più vivo. Con un sospiro di gioia vediamo avvicinarsi la mèta ed iniziamo, non senza difficoltà, l'imbarco delle macchine. La nenia nostalgica dei vogatori ci accompagna nella breve traversata.

Salutiamo sull'altra sponda il Vicecommissario di Wad-Medani che, informato del nostro arrivo, ci viene incontro, prodigandosi in premure e gentilezze. Un discreto albergo ci ospita e, dopo una buona doccia che dà ristoro alle membra alquanto affaticate, eccoci pronti per essere ricevuti dal Governatore della città. Cordialissima l'accoglienza e manifesta, in tutti, l'ammirazione per il nostro raid.

Il giorno successivo al nostro arrivo, 13 dicembre, avendone guadagnato uno sull'orario di marcia con la soppressione della tappa di El Fau, gentilmente invitati dalla prefata Autorità, andiamo a visitare le sterminate piantagioni di cotone che dallo sbarramento di Maquar — 100 Km. a sud di Wad-Medani — si estendono fin presso Kartum. La bellezza di questa zona denominata Ghezira, che trae ricchezza dalle acque del Nilo Azzurro, resterà impressa nella nostra memoria, che non può dimenticare, per tanto contrasto, le sconfinate petrose lande precedentemente percorse.

Il 14 dicembre, salutati dalle Autorità inglesi, e dallo stesso Governatore che aveva espresso il desiderio di vedere le macchine e di assistere alla partenza, a grande velocità imbocchiamo la strada, che, a detta di tutti, doveva essere la migliore, iniziando la quarta ed ultima tappa del nostro percorso di andata.

Quale delusione, però, non proviamo appena fuori di Wad-Medani! La strada, che in un tempo assai remoto era forse una delle migliori del Sudan, oggi, per il gran movimento di autocarri adibiti al trasporto di cotone a sussidio della ferrovia ivi esistente, e per il frequente transito degli automezzi dei concessionari, è assolutamente impraticabile per motocicli senza sidecar. Il fondo non è altro che uno strato continuo di sabbia, che per la condotta di un motociclo richiede miracoli di equilibrio, robustezza di polsi, lunghezza di gambe...

Si prova ad abbandonare la strada; si viaggia in mezzo ai campi. Il terreno anche qui è molto pesante per le inondazioni che in precedenza vengono fatte per la semina del cotone; le macchine sforzano; frequenti canali irrigatori ci costringono a vere acrobazie motociclistiche che a dura prova mettono la resistenza delle parti di ogni macchina. Si decide di riprendere la strada che non è affatto in migliori condizioni del tratto precedente, raggiungendo così, a circa 70 Km. da Wad-Medani, il piccolo centro abitato di Hassa-Eissa.

Breve sosta, per poi riprendere subito la marcia verso Kartum. L'andatura è sempre lenta; qualsiasi tentativo di accelerare è subito smorzato dalla sabbia sottile ed insistente. Proviamo ad abbandonare ancora la strada. Un'interminabile steppa a fondo leggermente sabbioso ci consente di potere accelerare e, man mano che ci si allontana dalla zona delle coltivazioni di cotone, il suolo si presenta sempre in migliori condizioni. Su qualche tratto ci viene data la possibilità di provare l'ebbrezza della velocità, senza però perdere di vista i pali telegrafici, unici punti di riferimento, che ci guidano alla meta. I motori battono con regolarità meravigliosa. La giornata è molto calda, la sete si fa sentire: una tazza di caffè, che il fido thermos ci somministra, ridà forza e sollievo al nostro organismo.

Un polverone che scorgiamo all'orizzante ci indica l'approssimarsi di una automobile; che, velocissima, sbuca dai cespugli e si arresta. Una bandierina tricolore sventola sul cofano: sono i nostri colori che per la prima volta rivediamo dopo il posto di confine di Gulsa; nostri connazionali (dottor Ciotola e sig. Berti) informati del passaggio per Hassa-Heissa, ci son venuti incontro, guidati dal nostro polverone, per darci il benvenuto. Abbracci affettuosi accompagnati da viva commozione, brevi notizie sul viaggio, aprono una piccola parentesi in quest'ultima tappa; e subito si riprende per Kartum, che dista solo 40 Km.

A 40 Km. da Kartum: l'incontro con due automobilisti connazionali.

L'immensa radura ci consente ora un'andatura veloce (il tachimetro della *Fiat* che ci segue segna fino ai 65 Km. orari); un ultimo... tombolino su qualche dunetta di sabbia ci richiama al vecchio adagio «chi va piano...»; ma l'ansia di giungere alla mèta, che sentiamo vicina, è superiore alla prudenza che le condizioni del terreno, a tale velocità, dovrebbero imporci. Qualche cosa d'indefinito si mostra all'orizzonte; poi distinguiamo l'antenna della radio, i segnali di arresto della stazione ferroviaria, gli alberi della meravigliosa passeggiata sul lungo Nilo.

Eccoci finalmente giunti alla meta: a Kartum. Lasciamo le macchine a godere il meritato riposo nel garage della *Fiat*, gentilmente concesso dal sig. Berti, e raggiungiamo l'albergo, ove ci aspettano un buon bagno ed un lauto pranzetto.

Dai nostri volti traspariva l'intima commozione per la felice realizzazione di questo raid, effettuato in quattro tappe e, solo nello scorso anno, tentato da motociclisti stranieri con macchine di potenza molto superiore alle nostre *Guzzi*, e munite di sidecar. Altri appassionati raidman furono costretti, poco dopo l'inizio, a caricare le macchine, alle quali si era spezzato il telaio, su un autocarro! Noi con le nostre fide *Guzzi* abbiamo solo lamentato due bucature di gomme su tutto il percorso fatto nell'andata e ritorno. Non occorre quindi dire altre lodi di queste macchine di concezione e costruzione solamente italiana. Durante la permanenza in Kartum, molti curiosi chiesero di poter provare le macchine che ritenevano di potenza superiore; e non mancarono gli elogi per la nostra industria e per la nostra... modesta abilità.

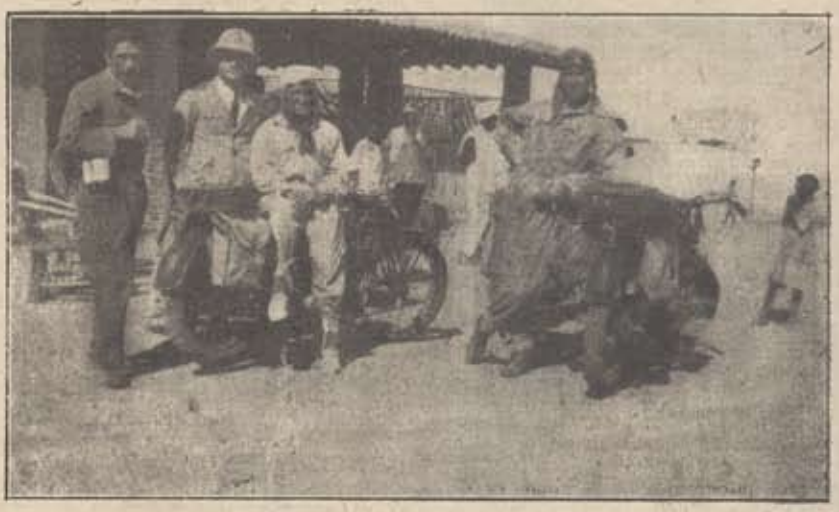
Al ritorno, da Cassala, decidiamo di spingerci fino a Barentù, capoluogo della regione dei Cunama, seguendo la pista che da Tessenei per Aicotà porta in tale località. Anche su questo tratto, per la prima volta percorso da motociclette, abbiamo avuto occasione di constatare la nota resistenza delle macchine. Le condizioni del fondo stradale, se buone nel primo tratto, dopo Haicota, man mano che ci si spinge verso Barentù attraverso una serie di colline, divengono disagevoli: sabbia, ciottoli, frequenti torrenti da superare, una serie di montagne russe, ci costrinsero a tenere un'andatura piuttosto lenta, che però ci permise di raggiungere Barentù nel tempo previsto. Festosa l'accoglienza da parte delle nostre autorità ivi residenti e gran meraviglia degli ingenui cunama che, per la prima volta, come nel precedente anno ad Um Ager, videro la «mezza automobile».

Dopo aver pernottato a Barentù, il successivo giorno 23 dicembre, riprendemmo la marcia verso Agordat attraverso caratteristiche zone di terreno, ricchissime di caccia, unica nostra distrazione sulla poco frequentata pista. A circa un'ora da Agordat, rivediamo il Vice-commissario dr. Wagner, l'ing. Narici ed il sig. Spadoni i quali, informati da Barentù della nostra partenza, ci erano venuti incontro con l'automobile, facendoci calorose accoglienze. Eravamo ormai vicini ad Agordat, ed il raid veramente faticoso poteva dirsi felicemente compiuto.

Il giorno 24, affettuosamente accolti dai colleghi e dagli appassionati sportivi della Colonia, rientrammo in Asmara, dove conduttori e macchine vennero fatti segno alla più schietta e viva ammirazione.

A raid ultimato non ci resta che la soddisfazione intima di aver condotto a termine una impresa motociclistica da molti ritenuta audace e, senza dubbio, arrischiata, da chi forse ignorava che sotto cuori italiani pulsavano motori italiani. Minimo è stato il consumo di carburante, se si pensa alle condizioni stradali: con un serbatoio pieno sono stati coperti oltre 240 Km.; nessuna panne ai motori; solo due gomme bucate.

Come nello scorso anno, oggi che ne abbiamo avuta una nuova conferma, rinnoviamo alla *Guzzi* i migliori auguri di meritata fortuna, esprimendo la nostra ammirazione per le sue macchine che, nel cuore del Sudan Anglo-Egiziano, hanno fatto sentire il rombo dei motori possenti mentre verso la lontana mèta, al vento del deserto, offrivano al bacio del folgorante sole africano, il Tricolore dell'Italia nuova.



L'arrivo ad Agordat, a raid ultimato. Da sinistra a destra: il maresciallo Plata, il vice commissario dott. Wagner, il capitano Ciarli e il tenente Miduri.

Cap. Giuseppe Ciarli
Ten. Umberto Miduri
Maresc. Cesare Plata