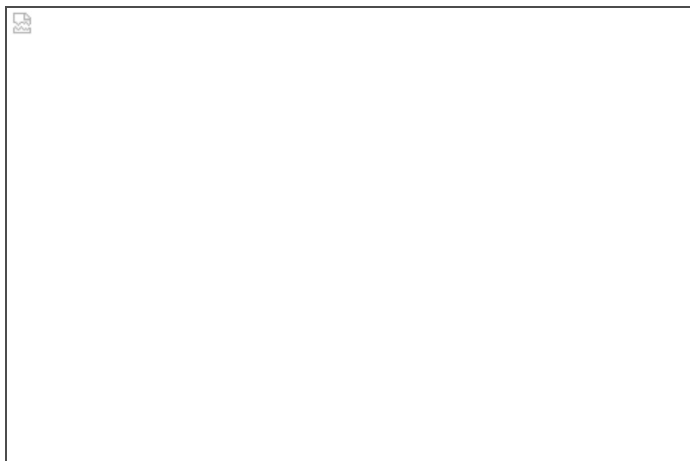
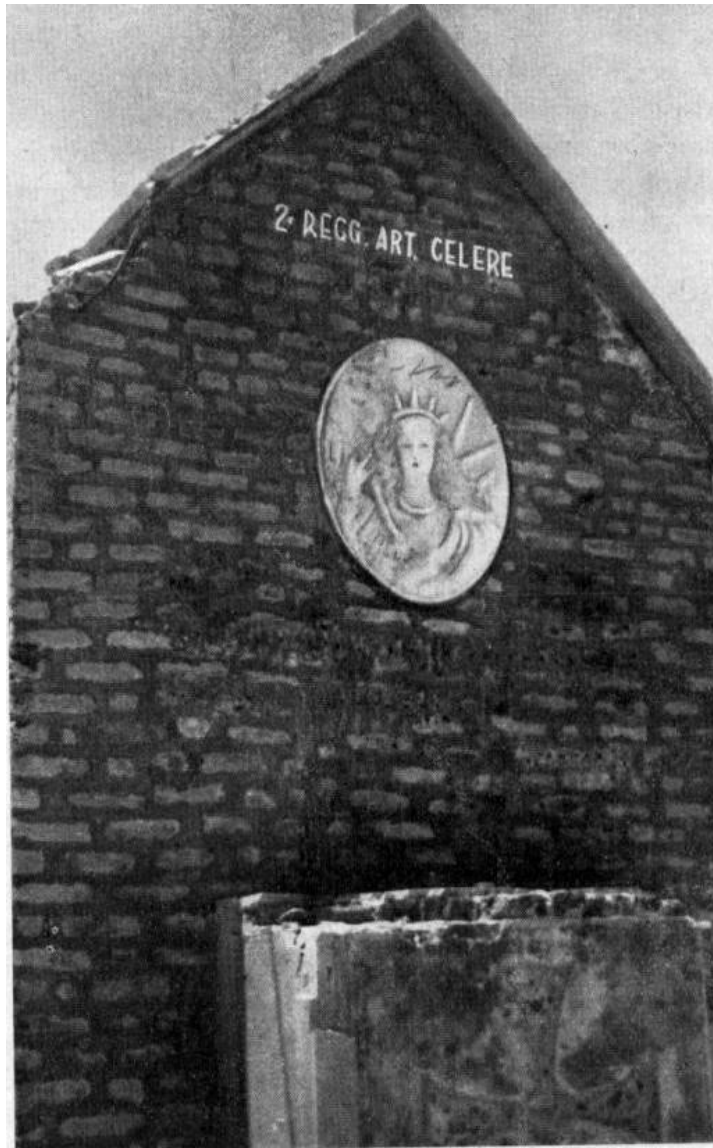
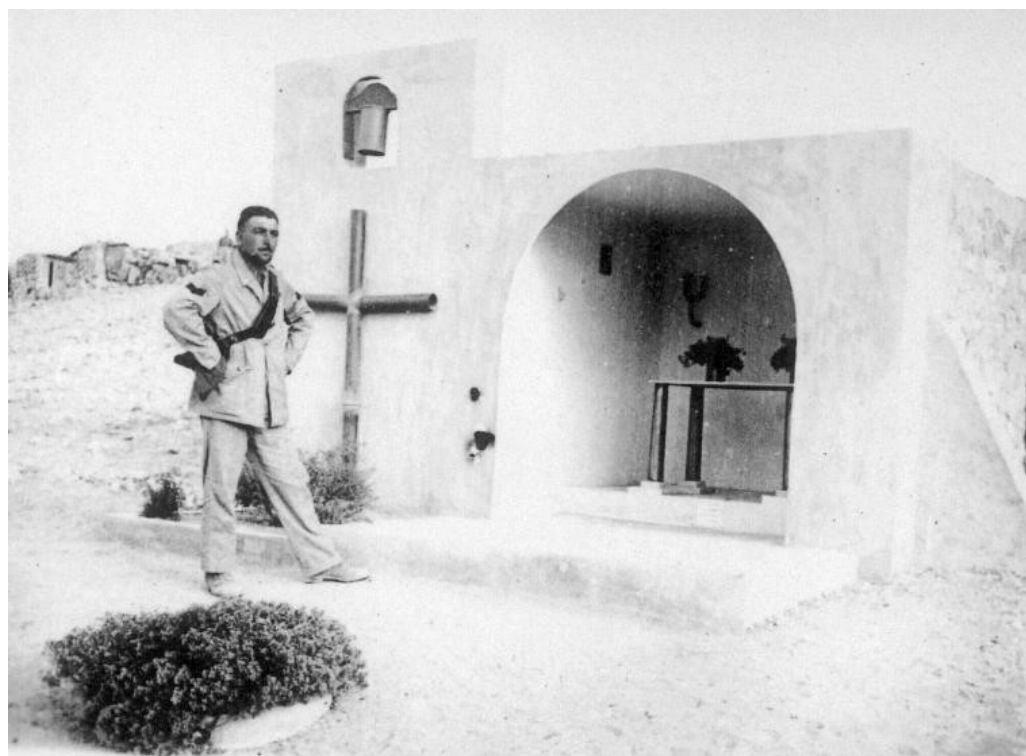


La cappelletta di Santa Barbara che, quasi completamente distrutta, verrà ricostituita in base a una fotografia di 3 anni fa.





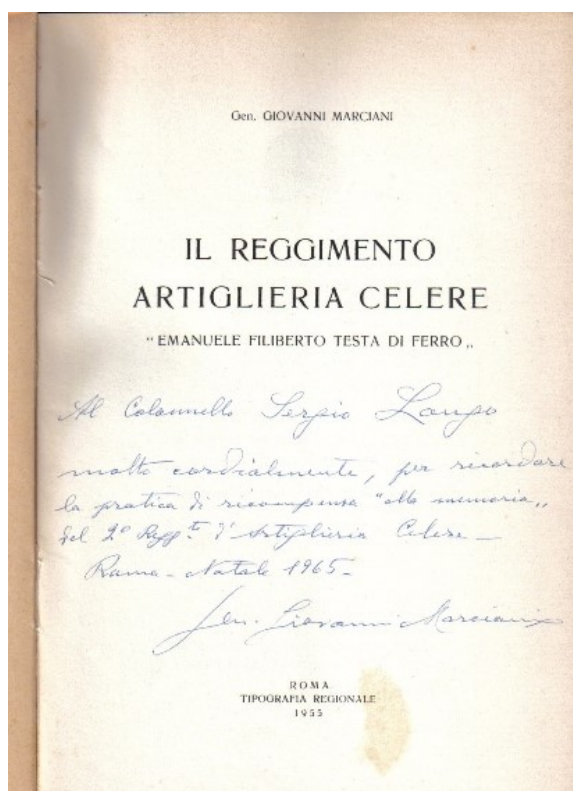


Artigliere Bertelli Celso di Ferrara

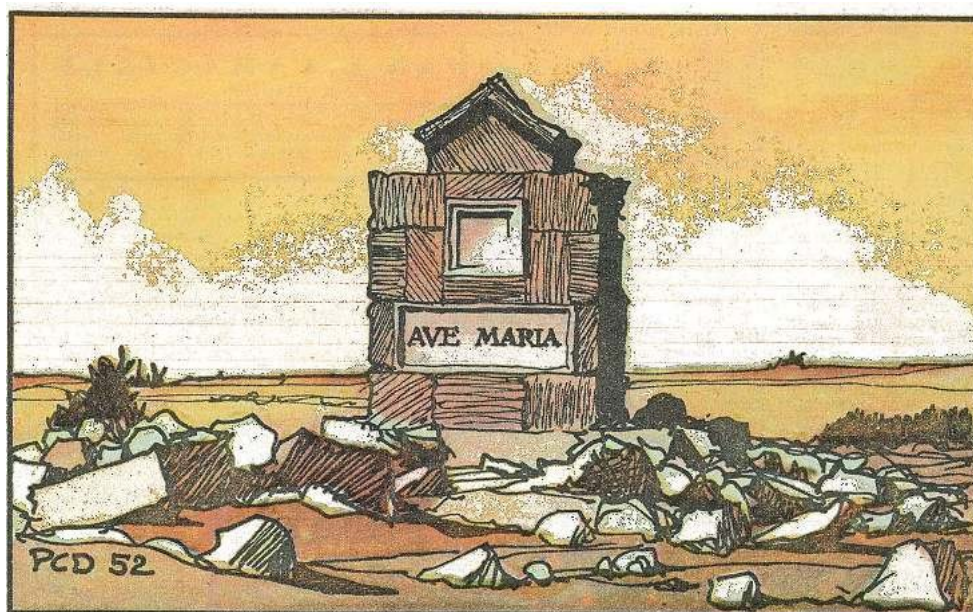
La Cappella di passo Halfaya : notare che la croce, la campana, i supporti dell'altare i vasi sono ricavati da bossoli di artiglieria

Il Reggimento Artiglieria Celere «Principe Emanuele Filiberto Testa di Ferro» (1934-1942)
«NEC SINE ARTE ICTUS / NEC SINE VIRTUTE CELERITAS»

Fu costituito in Ferrara. Il 25 dicembre 1940 ricevette l'ordine di raggiungere Tripoli lasciando in sede il Gruppo a cavallo. Si schierò a presidio della Sirte con le Divisioni di Fanteria Pavia e Brescia e la Divisione Corazzata Ariete. Successivamente inquadrato nel Corpo Tedesco in Africa prese posizione sul fronte di Tobruk e poi di Bardia e Sollum difendendo strenuamente il passo Halfaya e la Ridotta Capuzzo. Il 17 gennaio 1942, dopo un assedio di 59 giorni, esauriti i viveri le munizioni e l'acqua, veniva sopraffatto. Lo Stendardo fu seppellito accanto ai suoi gloriosi Caduti.

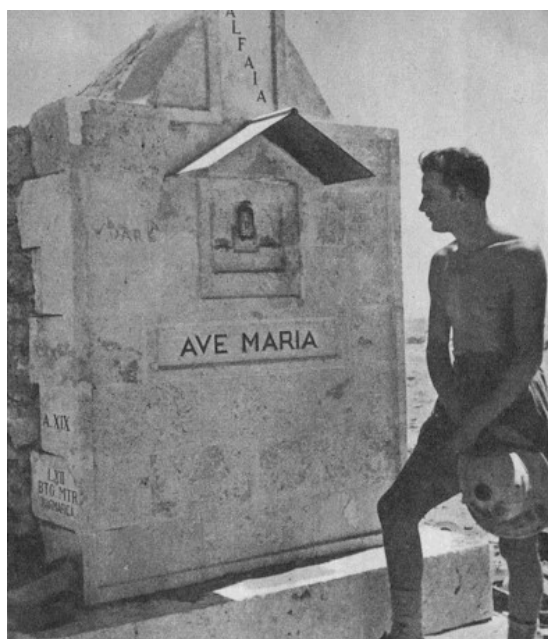


passo halfaya

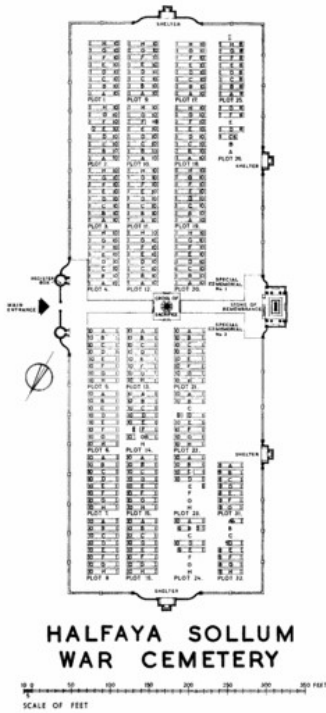
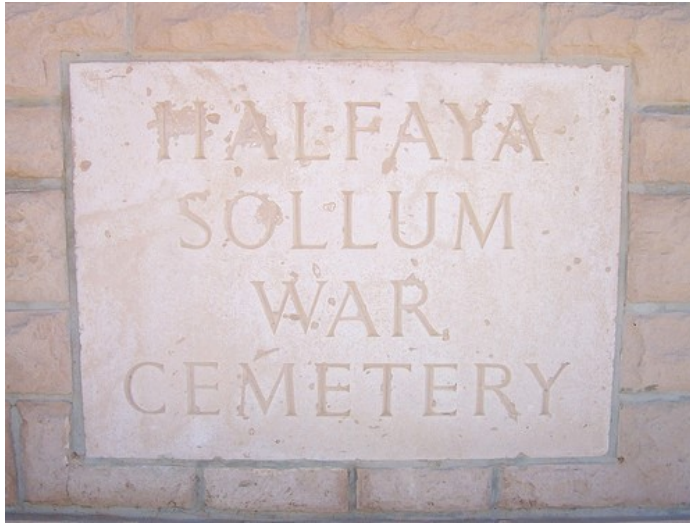


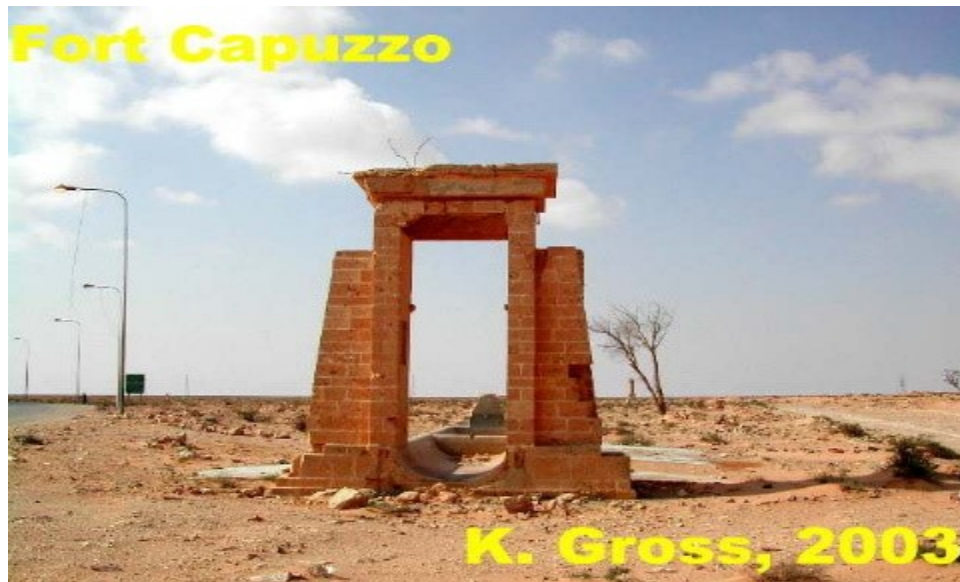
Il cippo costruito dai mitraglieri del 62° battaglione «Marmarica» sopra i dirupi dell'Halfaya in vista di Solim.

16

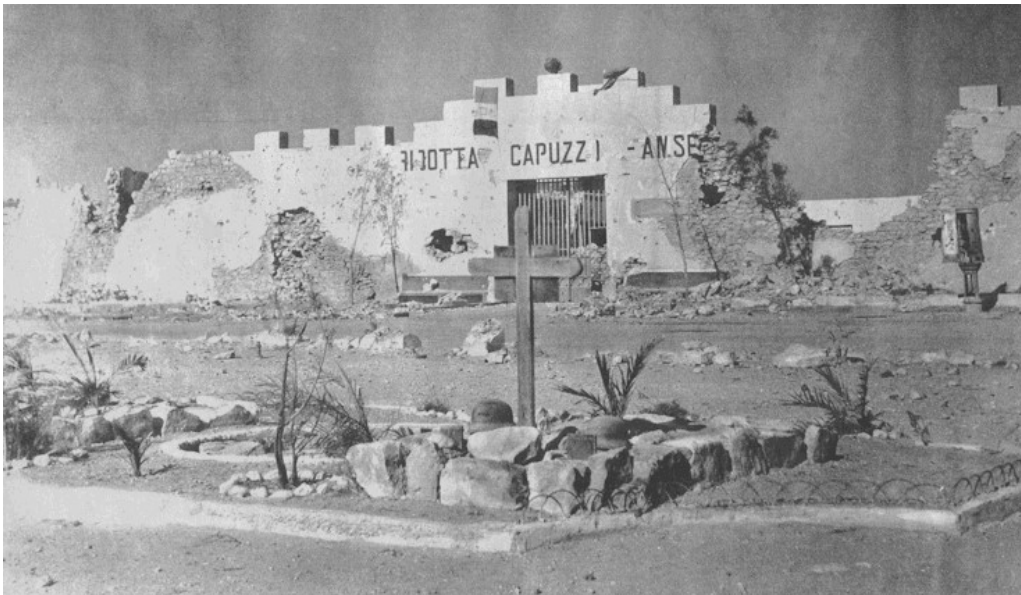


Il 62° Battaglione Carri "M.O. Iero" trae origine dal LXII Battaglione Carri L costituito nel dicembre 1939 presso il deposito del 116° Reggimento Fanteria "Treviso" posto a Tobruk. Viene mobilitato nel maggio del 1940 ed assegnato alla Divisione di fanteria "Marmarica", prende parte alle operazioni alle dipendenze del 1° Raggruppamento Carrista. Durante la successiva offensiva inglese del gennaio 1941, il Battaglione è completamente distrutto e di conseguenza viene sciolto per eventi bellici il 5 gennaio 1941.

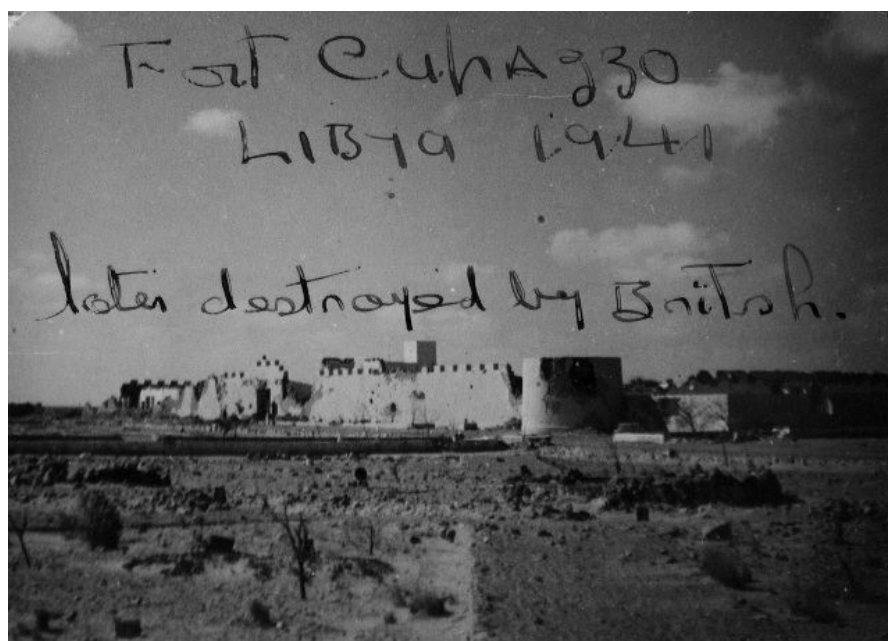
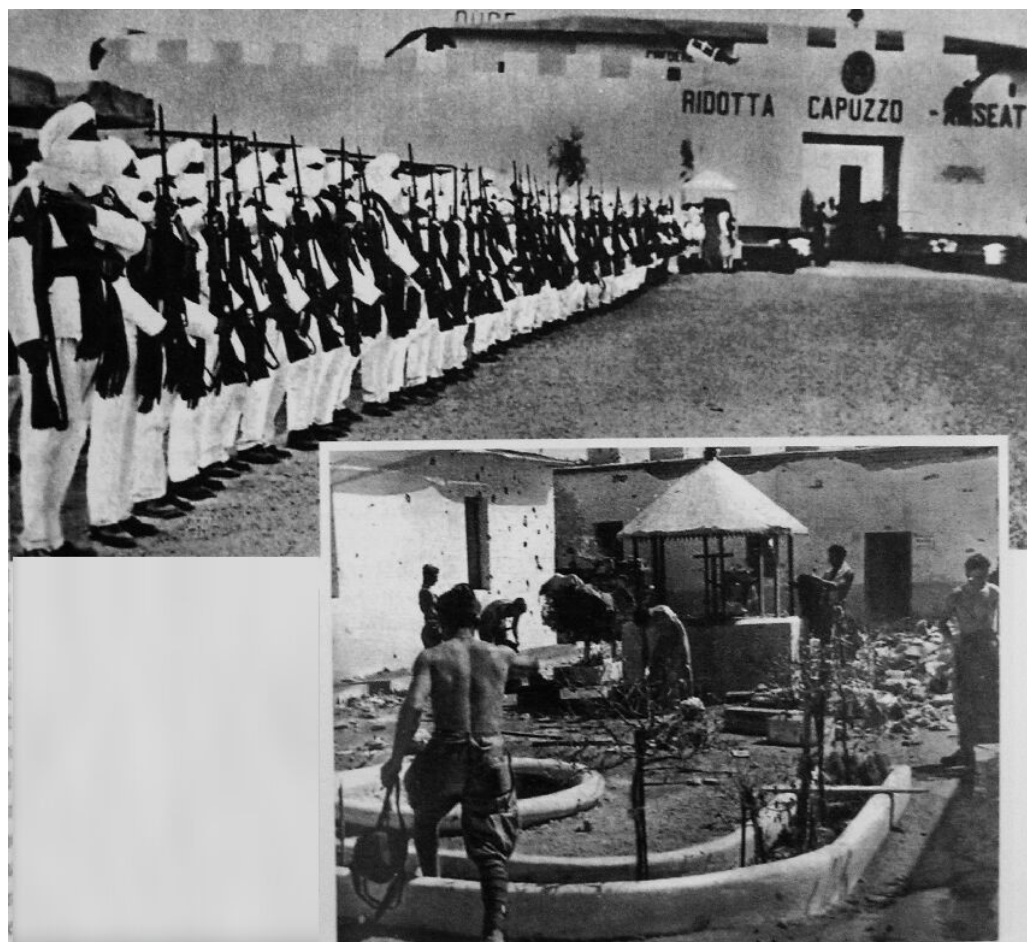














ridotta Maddalena



ridotta Maddalena

Origine del nome RIDOTTA CAPUZZO

Ferruccio Capuzzo è nato il 22 gennaio 1892 a Preganziol (TV) - Capitano del 35 Reggimento Artiglieria da campagna.

"Durante sei mesi ininterrotti di servizio, quale osservatore d'aereo, diede costante prova di tenace ardimento e noncuranza del pericolo.

Fatto quasi sempre segno di fuoco avversario, ebbe varie volte l'aeroplano colpito".

Friuli - Altopiano Carsico, maggio - dicembre 1915

.....Capuzzo assunse il difficile impegno di comandante dell'Aviazione della Cirenaica. Prese parte spesso alle operazioni di ricognitore direttamente e poichè si allontanava da Bengasi per diversi giorni, cedeva il comando ad un sostituto, Così successe il 24 novembre 1924 quando eseguì un'ispezione ai campi della Marmarica lasciando il comando al capitano Natale Gianbalvo.

Il 23 febbraio 1925, dovendosi assentare dalla sede per servizio, cedette di nuovo il comando al capitano Gianbalvo e decollò da

Bengasi a bordo del Caproni Ca 3 (24500) con l'equipaggio composto dal tenente pilota Antonio Tessari, dal tenente osservatore Edoardo Bussarelli e dal sergente motorista Amedeo Gargiulo per raggiungere Tobruk, Anseat e Esc Scegga e ispezionare le squadriglie che operavano nella zona del confine con l'Egitto. Dopo alcuni giorni di sosta a Tobruk il 27 febbraio atterrarono alla ridotta MADDALENA presso Esc Scegga da dove, dopo aver fatto rifornimento, alle ore 13,40 decollavano col proposito di raggiungere l'oasi di Giarabub, ma non fece più ritorno. Alle prime luci dell'alba, non avendo alcuna notizia dell'equipaggio, iniziarono le ricerche. Per otto giorni fu sorvolata inutilmente l'area per un raggio di 300 chilometri, ma senza oltrepassare il confine egiziano per assoluto divieto delle autorità di quel Paese. Qualche tempo dopo, si seppe dal Cairo che il Caproni era atterrato a sud est di Esc Scega, cinquanta chilometri oltre la linea di frontiera. La discesa in territorio egiziano i spiegò con un errore di rotta causato dall'uniformità del terreno e dalla mancanza di qualsiasi demarcazione del confine. Il 6 aprile decollò da Anseat una squadriglia per effettuare le ricerche. Solamente il tenente Emilio Liberati avvistò l'apparecchio fra le sabbie assolate del confine egiziano 20 chilometri ad Est di Mas Rab Saperzen e 90 chilometri a sud della ridotta di Esc Scegga. Vi atterrò accanto e constatò che il Caproni non era danneggiato dall'atterraggio di emergenza e che l'incidente era stato causato da un guasto al motore. Perlustrò la zona e trovò tracce distinte di passi a 200 metri dall'apparecchio: confermavano che gli aviatori dovevano essersi messi in marcia verso nord per raggiungere Anseat e Sollum. A circa 8 chilometri le tracce si confondevano con quelle di altri uomini che si univano a loro volta più avanti a quelle di una carovana di cammelli che aveva fatto sosta in quella zona. Era probabile che gli aviatori fossero stati catturati da una carovana di cammellieri dal momento che il tenente Liberati potè seguire le tracce e riconoscere le orme degli zoccoli degli animali e i segni delle scarpe degli aviatori, Ferruccio Capuzzo era dunque riuscito a portare in salvo i suoi compagni, pensò l'aviatore. Probabilmente una carovana li aveva raccolti e portati verso la costa. Pensò inoltre che nel giro di pochi giorni avrebbero certamente dato notizia della loro salvezza, ma questa notizia non venne mai. L'aereo fu recuperato il 15 maggio. Solamente l'8 giugno, su indicazioni dell'autorità militare egiziana di confine, furono rinvenute le salme di quattro sfortunati aviatori italiani a circa 25 chilometri a est del luogo dove era stato rinvenuto l'aereo. La commissione subito inviata sul posto dal Governo coloniale procedette all'identificazione delle salme e la morte su fatta risalire a tre mesi prima. Mancò un vero giudizio medico sulle cause presunte che la determinarono, ma dalle notizie raccolte si ritenne che l'equipaggio fosse stato trucidato da predoni a colpi di corpi contundenti. I particolari rimasero un mistero.

l'11 giugno, il ministero delle Colonie comunicò alla famiglia il ritrovamento del comandante Capuzzo e dei suoi compagni. Le salme vennero poi imbarcate per l'Italia il 15 agosto successivo. Per questa tragica azione il comandante Capuzzo fu concessa la Medaglia d'Argento al Valore Militare alla memoria. La motivazione esalta la lotta contro i ribelli: "EROICO COMANDANTE D'AVIAZIONE DELLA CIRENAICA, SEMPRE DI ESEMPIO IN ARDIRE E VALORE, IL 27 FEBBRAIO 1925 A BORDO DI UN CAPRONI SI SPINGEVA ARDITAMENTE IN DIFFICILE E PERICOLOSO VOLO SULL'OASI DI GIARABUB. COSTRETTO AD ATTERRARE PER AVVERSA FORTUNA SUL DESERTO EGIZIANO, ED ASSALITO DA FORZE RIBELLI SOVERCHIANI, DOPO ACCANITA LOTTA A CORPO A CORPO, TROVAVA GLORIOSA MORTE PER LA GRANDEZZA DELLA PATRIA" Cielo di Gialo e di Giarabub, 1924/1925

.....In suo onore la Ridotta di Anseat su chiamata Ridotta Capuzzo. Il nome di questa località fortificata divenne molto nota nel 1941, durante la guerra, perchè vi si fronteggiavano accanitamente gli eserciti italiano e britannico.

"Trigh Capuzzo Amseat" è formata dalla parola araba (non inglese come potrebbe sembrare a prima vista) trigh (o tarigh) che significa "strada, cammino, via" ed Amseat che è il nome della regione al confine libico egiziano nel quale sorgeva Forte Capuzzo-Amseat. Questo si trovava in prossimità della "località" oggi indicata come Umm Sa'ad a 5 chilometri prima della linea di confine libico egiziano lungo la camionabile che scendeva da Bardia e che da quel punto in poi sterzava bruscamente verso est, attraversava il confine libico - egiziano e, scendendo dal ciglione libico, raggiungeva la cittadina di mare di Sollum a circa 22-23 chilometri dopo il confine libico-egiziano.

Quindi il fortino Capuzzo rappresentava un punto di passaggio obbligato per gli automezzi che dalla Libia volevano passare in Egitto e viceversa. Subito dopo aver lasciato ridotta Capuzzo ed aver varcato la linea di confine come primo insediamento abitato in territorio egiziano la camionabile incontrava il presidio (anglo egiziano) abitato di Musaid a circa 9-10 chilometri dopo il confine.

In pratica Forte Capuzzo era l'ultimo presidio libico-italiano di controllo, di frontiera, in direzione del confine mentre Musaid faceva da controparte egiziana di Forte Capuzzo.

Più a sud Forte Maddalena era un posto di controllo alla frontiera esattamente come Forte Capuzzo.

Nel giugno 1940 lo schieramento italiano di frontiera comprendeva una copertura articolata in due settori:

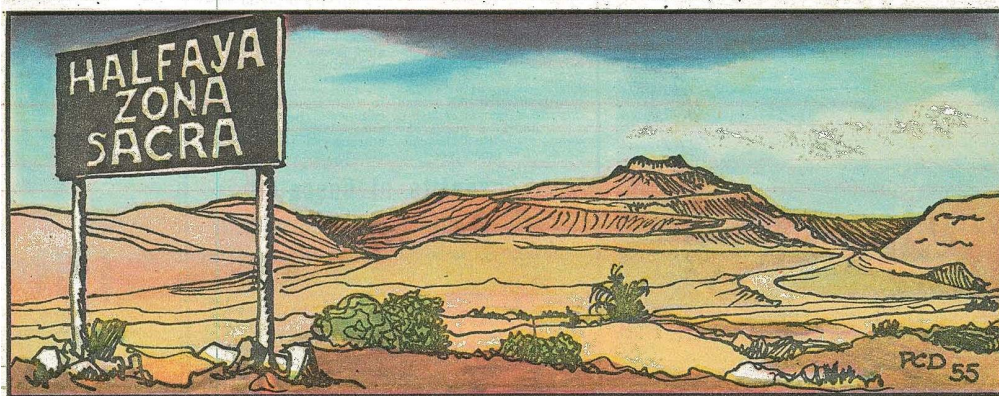
1. a nord c'era il settore costiero, o di Amseat, tenuto dalla piazza di Bardia, dalla ridotta Capuzzo, dal presidio di Sidi Omar
2. all'interno e più a sud c'era il settore interno, o di Giarabub, con la ridotta Maddalena e l'oasi di Giarabub appunto.

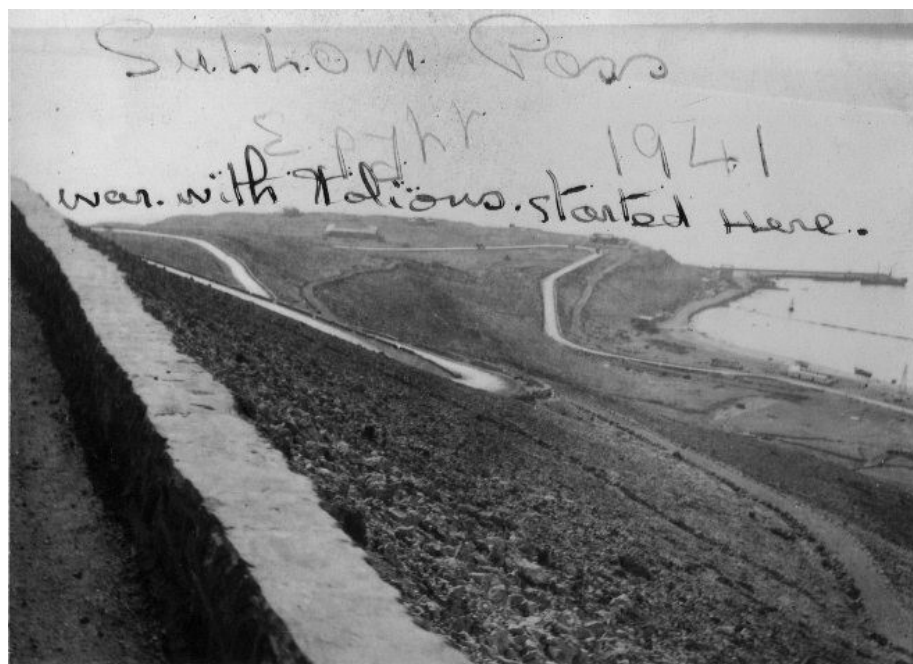
Subito alle spalle di questo modesto schieramento difensivo di confine presidiato per lo più da libici c'era dislocata la X Armata del generale Mario Berti.

La ridotta Capuzzo cadde in mano inglese già il 14 giugno (4 giorni dopo la dichiarazione di guerra) ed in prossimità di Forte Capuzzo avvenne il 16 giugno '40 quello che viene considerato il primo scontro tra carri italiani ed inglesi della campagna in Africa settentrionale (battaglia di Nezuat Ghirba). La ridotta fu poi riconquistata in occasione dell'avanzata su Sidi El Barrani di Graziani in settembre '40 e perduta nuovamente con la successiva prima offensiva britannica del dicembre 1940. In seguito seguì i repentini rovesciamenti del fronte.

Purtroppo la documentazione fotografica del fortino Capuzzo è abbastanza eloquente dopo la sua caduta in mano britannica ma molto povera se non quasi inesistente negli anni precedenti.

Notizie tratte dal libro SALVAT UBI LUCET di Mauro ANTONELLINI dell'editore Casanova Faenza.







Ogni tanto si ripassava sotto la Halfaya, si rifaceva il bagno vicino al Mark 4, l'antenna non c'era più, il carro era meno crudele, anzi appariva come qualcosa di cittadino e di familiare.

Negli anni seguenti avvennero cose molto più crudeli della guerra africana. E un giorno si tornò nel Deserto, soli: quando si ritrovò il Mark 4 esso non era più un fatto familiare, ma sembrava una persona viva, un amico caro, affettuoso, poco loquace, che spingeva verso noi quale mano tesa e cordiale la striscia orizzontale d'un cingolo squartato.

Ancora anni, e nel Deserto scomparivano i relitti bellici, divorati dalla fame di metallo. Svanirono, questa primavera, i trecento carri che dall'ultima battaglia allineavano sotto il minareto di Sidi Abdurrahman le loro sagome spettrali. In maggio, lungo tutta la costa egiziana, circa mille chilometri, non ne restavano che dieci: i nostri tre M/14 di quota 33, il Mark 4 amico, e altri sei sparpagliati. Ma pochi giorni fa, andando verso Solum, non trovammo di questi sei altro che gli ultimi avanzi in fase di rimozione.