

Il "Popolo d'Italia" del 18 ottobre 1941, a ben nove mesi dai fatti, pubblicava, con grande risalto, la notizia della cattura del "geologo Klayton" in un articolo a firma Sirtico, pseudonimo di un corrispondente di guerra.

In effetti il "geologa" Klayton altri non era che il capitano Patrick Andrew Clayton, uno dei fondatori del "Long-Range Desert Group (LRDG)".

Clayton, che aveva passato diciott'anni nell'Egyptian Desert Survey, era un profondo conoscitore del deserto in genere ed in particolare di quello libico e, alla costituzione del LRDG, era stato fra i primi ad arrivare unitamente al capitano William B. Kennedy-Shaw detto Bill.

Shaw, archeologo, allo scoppio delle ostilità si trovava a Gerusalemme, in qualità di censore alle informazioni, dove aveva incontrato il vero "padre" di questo reparto, il tenente colonnello Ralph Algér Bagnold; offertagli l'opportunità, non si lascia scappare l'occasione di entrare in questa nuova unità.

Per la sua composizione, Bagnold si era basato sul modello del "Light Car Patrol", un reparto che aveva operato nel deserto durante gli anni tra il 1915 e il 1918 contro le tribù Senusse. Negli anni Trenta lo stesso Bagnold, mentre viaggiava con amici, aveva avuto modo di osservare le Compagnie Autosahariane italiane rimanendo favorevolmente impressionato per l'efficienza dei mezzi, le capacità, la professionalità e la preparazione degli ufficiali e dei subalterni; aveva conosciuto il maggiore Lorenzini il 28 settembre 1932 nella zona del Gebel al Uweinat, l'area a sud-est dell'oasi di Cufra, situata al confine tra l'Egitto ed il Sudan.

Il "Long Range Patrol" (LRP poi LRDG), già nelle prime fasi della guerra inizia ad operare molto oltre le linee italiane. Reparto speciale formato da uomini decisi, addestrati e ben equipaggiati, aveva il compito di muoversi su lunghe distanze nel profondo deserto libico per attaccare oasi, presidi isolati e assumere informazioni.



Il primo obiettivo è la cattura dell'oasi di Cufra, ritenuta dai britannici eventuale punto di partenza per un possibile attacco italiano verso il canale di Suez. In effetti Cufra aveva notevole importanza per il controllo dell'estesa zona di confine ed era in grado di poter offrire anche assistenza ai velivoli italiani diretti lungo la rotta per l'Africa Orientale Italiana. Per questi compiti, la Regia Aeronautica italiana aveva dislocato su quel campo la 26° Squadriglia .d'Aviazione Sahariana composta da tre Ca-309, i bimotori Caproni più comunemente conosciuti come "Ghibli". Compito di questa squadriglia era quello di svolgere attività di collegamento e, ricognizione a favore dei presidi italiani sparsi fra le oasi del deserto libico e nel Fezzan. Questi velivoli concorreranno efficacemente a controllare e contrastare le incursioni del LRDG, durante le loro marce d'avvicinamento, riuscendo spesso a ristabilire situazioni precarie, con attacchi a bassa quota contro le colonne di autocarri inglesi, in appoggio ai reparti terrestri delle autosahariane.

In questo quadro nasce l'intenzione britannica di colpire piccole guarnigioni nel profondo delle linee italiane per sferrare poi il colpo più grosso, la conquista dell'oasi di Cufra. Bagnold era stato il primo, molti anni prima della guerra, ad attraversare il Great Sand Sea (Grande Mare di Sabbia) aprendo così la porta di servizio della Libia. Già nell'autunno del 1940, e ancor prima nell'estate, diverse puntate erano state effettuate in territorio libico dalle prime tre pattuglie del LRP: ricognizioni all'oasi di Cufra, due volte, a

Uweinat sul confine libico-egiziano-sudanese, a Tekro nel Chad, ad Aujila, intercettando l'autocarro della posta proveniente da Bengasi e diretto a Cùfra. Queste operazioni confermavano l'interesse strategico dell'oasi di Cufra da parte degli alti comandi inglesi al Cairo.

Il 26 dicembre 1940 alle 14.45 dalle "Abbassia-Barracks" del Cairo parte un convoglio al comando del capitano Clayton, formato dalle pattuglie 'T' e 'G' con 24 automezzi e 76 uomini: scopo della missione è di raggiungere Murzuk nel Fezzan, incontrarsi con le neocostituite forze degaulliste e coordinare insieme azioni di sabotaggio contro le guarnigioni italiane di quell'area. Murzuk, era l'antica capitale amministrativa e religiosa del Fezzan, nel passato grande centro commerciale e di transito per le carovane che trasportavano merci dal Mediterraneo al Sudan.



Il percorso e il programma previsti erano: 29 dicembre 1940, ad Ain Dalla nel Great Sand Sea per rifornimento d'acqua; 30 dicembre a Big Cairn poi il 4 gennaio 1941 a Kalanscio Sand Sea; 1°8 gennaio sulle Montagne delNeghei (Gebel Neghei) per incontrare i francesi appena sotto il Tropico dei Cancro, il 9 gennaio tutti insieme su Tmessa per proseguire poi il 10 gennaio verso Sebha dove a dieci miglia sarebbe stata minata la strada che conduce a Murzuk. Il giorno successivo arrivo al mattino nelle vicinanze della città ed attacco nel pomeriggio.

Alla partenza dal Cairo la spedizione era così costituita:

- pattuglia 'T', composta quasi esclusivamente da soldati neozelandesi (35 uomini con 11 autocarri);
- pattuglia 'G' ('G' stava per guardie) composta da personale proveniente dal 2° battaglione delle "Scots Guards" e, da uomini del 3° delle "Coldstream Guards" (35 uomini con 11 autocarri);
 - sezione Comando (4 uomini con 2 autocarri).

Appena fuori dal Cairo, a Mena vengono presi a bordo Sheik Abd el Gelil Seif el Nasser (Sheikh Abd El Seif Al Nasr) ed il suo servo nero, chiamato subito 'Midnight' per la sua pelle scurissima; Sheik, sessantenne, era un capo Senusso di una famiglia di importanti capi delle tribù nomadi di Awlad Suleiman che avevano combattuto negli anni Trenta contro l'occupazione italiana. Questo personaggio, nelle intenzioni degli inglesi, con la sua presenza e i suoi discorsi avrebbe dovuto sollevare i suoi compatrioti contro gli italiani. Le due pattuglie dirigono inizialmente verso l'oasi di Baharyia; il giorno 29, come da programma, sono ad Ain Dalla per accingersi ad attraversare il grande mare di sabbia (Great Sand Sea) ed il giorno dopo sono sul confine libico in una località chiamata dagli inglesi Big Cairn e posta 250 km a sud dell'oasi di Siwa: in effetti, oltre che essere contraddistinta da un mucchio di sassi a forma di piramide (punto di riferimento eretto già nel 1930 dallo stesso Clayton), era anche un deposito di carburanti, viveri e materiali vari creato ancor prima che scoppiasse la guerra.

Ripresa la marcia verso ovest, Kennedy-Shaw, navigatore e ufficiale alle informazioni, fa dirigere la colonna, dopo aver attraversato il Kalanscio, un altro mare di sabbia, in direzione di Wadi El Kebir ed il 4 gennaio la colonna si ferma in un punto distante 100 miglia (Punto 'A': Lat. 24°20', Long. 18°30'), ed a 250 miglia ad est di Murzuk, dove viene stabilito un campo base. Da qui Clayton, con quattro autocarri, si reca a Kayugi (Chad) per incontrare il tenente colonnello francese Jean Colonna D' Ornano, capoposto di Largeau (Faya) e comandante delle forze degaulliste, per coordinare con lui l'attacco su Murzuk. Kennedy-Shaw e Gibbs con tre autocarri nel frattempo organizzano una ricognizione verso l'eneri Mouzorkè, sul versante ovest del Dohonè, per cercare una probabile via di fuga se l'operazione non avesse avuto un esito favorevole.

L'incontro con D'Ornano avviene il giorno 6 a nord di Aouzou (Chad), in località Taanoa ed il giorno dopo Clayton ritorna al campo base trasportando carburante e viveri, precedentemente trasportati a dorso di cammello, accompagnato da D'Ornano e dai suoi uomini.

Anche Kennedy-Shaw, che era andato verso sud, era ritornato con provviste che gli erano state portate da Bardai (Chad).

**In prossimità di Waw an Namous si trovano i resti di una
Chevrolet usata per l'attacco a Murzuk**



Il resto della spedizione per tre giorni riempie le giornate facendo manutenzione agli automezzi, pulendo le armi e perfezionandosi nell'impiego del mortaio da 2 pollici.

Ormai tutto è pronto per l'attacco al forte di Murzuk. L'idea di assalire per prima Uadi El Kebir viene subito scartata per non mettere in allarme la guarnigione di Murzuk e l'8 gennaio viene dato il via all'ultima fase dell'azione. Clayton dirige a nord, oltrepassa Tmessa e raggiunge Sebha da dove la colonna punta a sud in direzione dell'obiettivo.

**In prossimità di Waw el Kebir si trovano i resti di una Chevrolet
usata per l'attacco a Murzuk**



La distanza dal Cairo a Murzuk è di 2.150 km e durante l'intero viaggio attraverso la Libia nessun essere umano era stato visto ad eccezione di tre mandriani che accudivano un branco di cammelli. È certo che nessuna informazione sulle due pattuglie era giunta alle truppe italiane.

Clayton e D'Ornano sono sulla vettura di testa, strada facendo riescono ad ottenere informazioni sul forte, munito di stazione radio, che sembra difeso da circa 200/300 uomini, mentre l'aeroporto si suppone difeso da postazioni armate con mitragliatrici leggere.

Il mattino dell' 11 gennaio la colonna si accampa a 30 miglia dall'obiettivo e alle 12.30, dopo aver consumato un breve pasto, viene dato il via all'attacco; alle 13.30 gli inglesi entrano in Murzuk: il pomeriggio è appena iniziato, i difensori del forte non sospettano nulla, e ritengono che il polverone sollevato dagli automezzi sia l'arrivo dei sospirati rifornimenti.

Al passaggio della colonna anche i pochi abitanti incontrati sulla strada fanno il saluto fascista ed è a questo punto che sulla strada per Murzuk viene sorpreso, mentre si stava

recando in bicicletta al forte, l'ufficiale postale Colicchia. Catturato e caricato su un autocarro con la sua bicicletta, viene costretto, suo malgrado, a fare da guida. Lo sfortunato Colicchia rimarrà purtroppo ucciso, come si vedrà, nei successivi scontri a sud di Cufra.

Il forte di Murzuk si presenta come una costruzione imponente, un quadrilatero di un centinaio di metri per lato con muri alti una dozzina di metri e quattro grandi torri poste agli angoli. Sotto il portico d'entrata una piccola folla attende l'arrivo del convoglio creduto amico: la sorpresa è completa.

Le due pattuglie, secondo i piani concordati precedentemente, in prossimità del forte si dividono; la 'G' attaccherà il forte, la 'T' il vicino aeroporto.

La prima, al comando del capitano Michael D.D. Crichton-Stuart e composta da undici veicoli rinforzata con altri tre della 'T', attacca il forte con le mitragliere Bofors poste sugli autocarri mentre gli uomini scesi a terra cercano di colpire con le armi leggere singoli bersagli.

Due piccole squadre al comando del tenente Martin A. Gibbs, messi in postazione due mortai da 2 pollici, iniziano a far fuoco contro le strutture del forte. Un colpo ben assestato centra ed incendia la costruzione centrale, sede del comando, dove cade il comandante della guarnigione intento a pranzare con la famiglia.

Il capitano francese Jacques Emile Charles Marie Massu con i suoi indigeni avanza sotto il fuoco degli assediati, ma un colpo di fucile lo ferisce ad un polpaccio. Poco dopo viene esposta una bandiera bianca.

Clayton e il suo vice, tenente Bruce L. Ballantyne, con D'Ornano, forte di otto automezzi della pattuglia 'T', nel frattempo si erano diretti sul piccolo aeroporto. Iniziata la sparatoria, il colonnello D'Ornano, che è seduto a fianco di Clayton, è colpito da una raffica di mitragliatrice e muore sul colpo assieme al sergente C.D. Hewson.



Clayton, ormai padrone del campo, ordina agli avieri italiani, con una pompa di benzina a mano, di cospargere di benzina i tre "Ghibli" presenti sull'aeroporto ai quali viene subito dato fuoco; l'incendio dei velivoli intaccherà anche l'hangar, la stazione radio, l'adiacente officina, il deposito carburanti e la riseretta delle bombe e delle munizioni.

Alle 16 Clayton spara un razzo bianco, segnale di ritirata, e le due pattuglie convergono verso la strada per Hon. A cinque miglia dal forte sono sepolti, uno a fianco dell'altro, D'Ornano ed Hewson, che successivamente saranno inumati a lato dei caduti italiani; mentre i francesi rendono gli onori militari, Clayton legge una preghiera; poi tutti dirigono verso il punto di riunione, stabilito al mattino, a dodici miglia da Murzuk.

Durante attacco al campo d'aviazione erano stati catturati venti avieri dei quali solo quattro sono tratti in salvo, tutti gli altri sono invece lasciati liberi con grande disappunto dei francesi che volentieri avrebbero tagliato loro la gola; durante la ritirata uno degli avieri prigionieri tuttavia cade o si butta dall'automezzo scomparendo.

Arrivati al punto fissato, Clayton traccia un bilancio dell'incursione:

-perdite italiane (presunte): 10 morti, 15 feriti e 5 catturati (di cui uno scomparso, rimangono l'ufficiale postale Colicchia e tre avieri), morti accertati un sergente dell'aeronautica ed un soldato che aveva tardato ad arrendersi;

- perdite inglesi : 2 morti e 3 feriti alle gambe

Materiali distrutti: tre aerei e alcune strutture del campo d'aviazione.

Materiali catturati: 4 mitragliatrici e molti fucili con molte munizioni.

La mattina successiva, 12 gennaio, Clayton ed i suoi uomini raggiungono il villaggio di Traghen, 50 km. ad est di Murzuk, dominato da un piccolo forte. Con un prigioniero italiano Clayton avvicina due poliziotti libici montati su cammelli, invitandoli a recarsi in paese per chiedere la resa, tempo massimo venti minuti, pena la distruzione del forte.

Dopo neanche un quarto d'ora giunge dal villaggio un forte rumore di tamburi e poco dopo appare un corteo con in testa il Mudir (capo villaggio) seguito da una cinquantina di persone che, seguite da due soli carabinieri, accettano la resa. La presa del forte consente di catturare due mitragliatrici, una bandiera italiana, una macchina per scrivere e documenti mentre tutto il resto, giudicato intrasportabile, viene dato alle fiamme. Nel pomeriggio, dopo aver attraversato per una ventina di miglia una zona di terreno sassoso, la colonna si presenta davanti ad Umm El Araneb.



Un grosso e bianco forte tra le palme, munito di radio e posto sopra un declivio di soffice sabbia, dominava il piccolo villaggio ai bordi del deserto. Clayton, dopo essersi avvicinato a piedi con alcuni uomini, è ricevuto da alcune raffiche di mitragliatrice e, constatata l'impossibilità di assaltare il forte, decide di ritirarsi.

L'allarme ormai si era sparso fra le varie guarnigioni locali e, di conseguenza, Clayton decide di dirigere la colonna a sud verso il Chad; dopo aver superato Gatrùn e conoscendo le intenzioni dei francesi, Clayton ordina alla pattuglia "G" di puntare su El Uigh el Chebir, dove avrebbe trovato un pozzo d'acqua ed incontrato il colonnello Sarazac che al comando di una Compagnia di Meharisti francesi intendeva attaccare nella notte del 12 gennaio il forte di Tegerhi (Tedjerhi o Tedjèrè), difeso dal Gruppo Meharisti dello Sciati, mentre la pattuglia 'G' avrebbe fatto da guida.

Il 13 gennaio, Clayton con il resto della colonna effettua una ricognizione nei pressi di

Gatrun per ricongiungersi il giorno dopo a Uigh el Chebir con la pattuglia "G". Nel frattempo Sarazac, che aveva rinunciato ad attaccare Tegerhi per il tradimento di un soldato coloniale, che durante la notte aveva disertato e per soldi aveva informato la guarnigione italiana, si sposta verso i monti di Tummo (Niger) dove avviene il raduno delle forze anglo-francesi.

Qui, il 16 gennaio, in una riunione viene fatto il punto della situazione e da una comparazione tra le carte italiane, inglesi e francesi risulta che sulla carta italiana il pozzo d'acqua di Uigh el Chebir era spostato di almeno 50 miglia rispetto alle carte in dotazione all'esercito inglese. Se le carte italiane non erano precise, quelle francesi erano invece incomplete e approssimative.

Il 19 sera a Zouara gli uomini del LRDG finalmente trovano acqua per lavarsi, vino e montone arrosto per cena. Superata il 21 gennaio Zouara, e dopo aver caricato il capitano George Mercer Nairn, ufficiale inglese di collegamento a Fort Lamy, con una piccola sezione di mortaisti francesi, il 24 la colonna arriva a Faya (Chad) attraverso Kichi Kichi, dopo aver trainato per 900 miglia da Tummo a Faya l'autocarro del dottor Edmundson in avaria per la rottura di un semiasse.

Il giorno dopo, per via aerea, arriva da Fort Lamy il tenente colonnello Bagnold per coordinare con il nuovo comandante delle forze francesi, il colonnello Leclerc subentrato nel comando dopo la morte di D'Ornano, nuove operazioni ma soprattutto la conquista dell'oasi di Cufra.

Bagnold nel novembre 1940, dopo che i degaullisti avevano preso il potere nell'Africa Equatoriale, aveva deciso di recarsi a Fort Lamy, Quartiere Generale delle forze francesi, per organizzare congiuntamente delle incursioni contro le guarnigioni italiane nel Fezzan per poi risalire verso la costa mediterranea. Bagnold e D'Ornano avevano già raggiunto delle intese e stabilito un programma molto dettagliato che era stato subito inviato al Cairo per l'approvazione definitiva.

Arrivati a Faya, Clayton ed i suoi uomini iniziano la manutenzione, il ripristino e la riparazione degli automezzi e delle armi. Si caricano rifornimenti freschi, ricambi e munizioni; in attesa di nuovi ordini alla truppa viene concesso il meritato riposo, brevi permessi che gli uomini passeranno soprattutto nelle taverne a bere.

Il 27 gennaio le due pattuglie, unitamente ai francesi, partono con il proposito di conquistare l'oasi di Cufra.

Tekro è raggiunta il 30 e il 31 gennaio Clayton con la pattuglia 'T' è a 60 miglia da Cufra, mentre la pattuglia 'G' era rimasta di riserva a Maaten-Sarah.

La colonna dei francesi, causa diverse rotture ai veicoli, aveva dovuto rallentare la marcia e il giorno 27 era stata poi investita da una furiosa tempesta di sabbia mentre Clayton con la sua pattuglia aveva proseguito per una ricognizione intorno a Sarra, dove vengono trovati dei pozzi riempiti di sabbia e quindi praticamente inutilizzabili, e tracce fresche di pneumatici. Ripreso il cammino verso, Clayton dà l'ordine di nascondersi e mimetizzarsi, ma, alle 14 del 31, da nord arrivano degli autocarri italiani dai quali viene aperto il fuoco. Clayton, forte di 11 autocarri e 30 uomini, è attaccato dalla 2a Compagnia Mobile Sahariana del capitano Moreschini, coadiuvato dal tenente Minutillo, e composta da 5 autosahariane, modello A.S.37, armate con quattro mitragliere pesanti Breda da 20 mm e da 44 uomini.



La pattuglia 'T', priva di armamento pesante, perde subito tre autocarri che s'incendiano, muoiono un soldato britannico, due dei tre prigionieri italiani tra i quali il Colicchia. Clayton con gli altri otto automezzi riesce ad allontanarsi con l'intenzione di contrattaccare da sud, ma più tardi la ricognizione aerea, diretta dal capitano Moreschini, lo individua ed è di nuovo agganciato in località Sarra.



Nello scontro il suo mezzo è colpito, lui rimane ferito al braccio destro e viene catturato unitamente al suo equipaggio, mentre il resto della pattuglia riesce a sganciarsi. Clayton, dopo essere stato medicato ed interrogato, sarà trasferito immediatamente in Italia e avviato al campo di prigionia N° 78 di Sulmona (L'Aquila).

I sette autocarri superstiti, ritornati a Sarra, vi trovano la pattuglia 'G'.

Il bilancio temporaneo dello scontro è di 4 autocarri perduti e otto uomini dispersi, da parte britannica, e tre caduti; tra i quali i due prigionieri, e due feriti tra gli italiani.



Ballantyne, vice di Clayton, con i superstiti e con la pattuglia 'G' punta a sud verso il

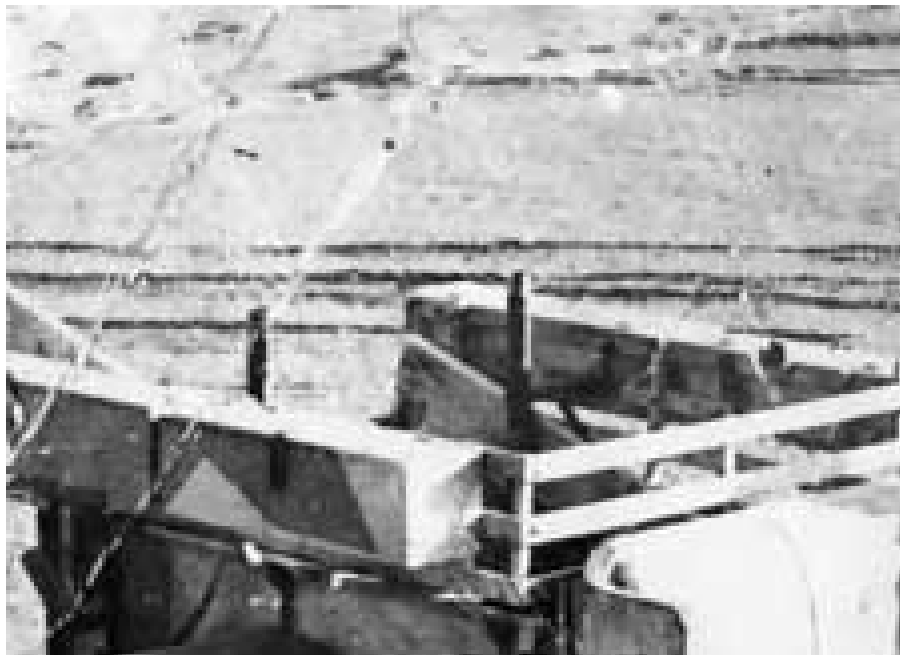
confine col Chad. Ecco come nel suo rapporto descrive le fasi dello scontro, l'attacco italiano e la cattura del comandante Clayton:

Il giorno prima (30 gennaio), avevamo raggiunto i pozzi d'acqua di Bishara, ma erano stati interrati, nel contempo erano state rilevate tracce fresche di grossi pneumatici; muovendo verso nord dove c'erano delle colline con l'intenzione di aspettare nascosti il grosso della colonna, un ricognitore italiano che sorvolava la zona molto probabilmente ci aveva localizzati.

Alle tre e trenta del pomeriggio mentre eravamo mimetizzati e sparpagliati in una valletta rocciosa siamo stati sorpresi da una Compagnia Autosahariana italiana. Gli italiani, forti delle Breda da 20 mm, aprono subito il fuoco ed incendiano i tre autocarri carichi di carburante di scorta e di rifornimenti vari e le munizioni incominciano ad esplodere. Il resto della pattuglia riesce ad uscire dalla valletta e sganciarsi e nel tentativo di contrattaccare sono a loro volta colpiti a bassa quota da aerei italiani, dei Ghibli prontamente intervenuti.

In questa fase l'automezzo di Clayton va in panne, lo stesso Clayton rimane ferito ed è da ritenersi disperso, molto probabilmente catturato unitamente ai due gregari.

"LRDG Ford 15cwt V8" "Te Rangi" di Patrick Clayton catturata dagli italiani il 31/1/1941 (si vedono i fori di proiettile sul parafango)



A seguito della cattura dei codici di trasmissione e delle carte di Clayton, Leclerc considera che ormai Cufra è in pieno allarme e pertanto le condizioni di sorpresa sono venute a

mancare; il contributo degli uomini del LRDG, che ha perso troppi autocarri, non sarà più efficace e quindi ordina alla sua colonna di rientrare a Tekro.

I quattro dispersi, più un italiano già prigioniero, soli pieno deserto decidono di avviarsi a piedi verso la salvezza; il soldato italiano dopo un giorno di cammino sparirà, probabilmente dirigendosi verso Cufra mentre gli inglesi avevano deciso di dirigere verso sud con meno probabilità di salvezza ma certo verso la libertà. Cufra era a sole 80 miglia ma la prigionia era indubitabile.

Trovata tra i rottami degli autocarri una lattina da due galloni piena d'acqua, i quattro, dei quali tre sono feriti, iniziano la lunga marcia che li porterà infine alla salvezza.



Il cammino è lungo 290 miglia, senza cibo e con poca acqua, ma al terzo giorno trovano sulla strada un vaso del peso di due libbre pieno di marmellata di prugne, probabilmente caduto da un loro autocarro durante il viaggio d'andata. Una tempesta di sabbia fa sparire le tracce dei pneumatici, il freddo della notte ed il caldo del giorno aggravano le loro condizioni fisiche. Nel frattempo i quattro si erano piano piano allontanati uno dall'altro; il 9 febbraio una pattuglia francese in perlustrazione, mentre controllava le posizioni italiane sulla strada per Cufra, ne ritrova uno, vicino a Sarra. Due aerei francesi partono in ricognizione ed avvistano poco dopo gli altri tre dei quali uno tuttavia morirà di lì a poco. Le due pattuglie britanniche, dopo aver lasciato un autocarro ed un navigatore in aiuto ai francesi su espressa richiesta di Leclerc, il 4 febbraio partono per rientrare al Cairo; l'8 febbraio, raggiunta Kharga (Egitto), vi troveranno due autocarri carichi di rifornimenti e la notizia che a nord l'VIII Armata britannica aveva conquistato Bengasi. Alle 8.30 del mattino successivo, dopo 45 giorni rientrano alla Cittadella del Cairo, sede della loro unità,

dopo aver percorso 4.300 miglia terrestri (circa 7.000 km).

Il bilancio delle perdite, considerata la lunga durata della missione, è ritenuto contenuto: due morti, tre feriti, tre prigionieri, tre autocarri distrutti più uno catturato; quest'ultimo, completo di radio e codici, sarà condotto dagli italiani a Cufra dove arriverà alle quattro del mattino del 1° febbraio.

Cufra, che era stata occupata dagli italiani il 20 gennaio 1931, il 1° marzo alle ore 14, dopo undici giorni d'assedio, sarà infine costretta ad arrendersi a Leclerc e alle sue truppe. Nel forte saranno fatti prigionieri 64 italiani, 352 libici e verranno catturate 53 mitragliatrici di vario tipo, tra le quali 4 Breda da 20 mm, molti fucili oltre a rifornimenti e vario altro materiale.