



**Gli autocarri
Ford e Chevrolet
di produzione canadese
da 15, 30 e 60 CWT**



a cura di

Fabio d'Inzeo

Revisione del 7 settembre 2012

La storia del CMP iniziò a metà degli anni '30, ossia nel momento in cui all'Inghilterra apparve sempre più concreta l'ipotesi di dover imbracciare nuovamente le armi per contrastare il rinato nazionalismo tedesco. Già nel 1935 il governo britannico iniziò a verificare se il Canada fosse in grado di produrre un ampio spettro di mezzi e materiali per sostenere un'economia di guerra come quella che si prospettava all'orizzonte. Nel 1937 la consociata canadese della Ford iniziò la progettazione di un camion destinato alla motorizzazione delle unità di fanteria leggera con un carico utile di 15 CWT (pari a circa 3/4 di ton - CWT = *hundreweight*, letteralmente "cento pesi", un'unità di misura utilizzata in Nord America, Inghilterra e paesi del Commonwealth corrispondente a circa 50 kg), per uso militare su specifiche di massima fornite dal governo britannico. Un anno dopo il programma registrò un'accelerazione con il pesante coinvolgimento della General Motors canadese, in quanto con la guerra ormai alle porte tutti i possibili attori lato Commonwealth erano alla disperata ricerca di veicoli standardizzati che potessero essere adottati dai rispettivi eserciti, anche se prodotti altrove. Il risultato di questo sforzo si concretizzò nei mezzi del CMP, i cui prototipi furono sottoposti nel 1939 ad una intensa fase di prove propedeutiche alla produzione che ebbe inizio nel 1940, per raggiungere al 1° settembre del 1945 le 410.000 unità prodotte, cui si devono aggiungere oltre 306.000 aggiornamenti ai nuovi standard di veicoli preesistenti ed oltre 91.000 unità commerciali convertite per uso militare, per un totale di oltre 800.000 veicoli che durante il secondo conflitto mondiale hanno servito in ogni teatro sotto i vessilli di tutti gli stati facenti parte del Commonwealth e degli Stati Uniti.



Immagine 1: Questa foto di fabbrica mostra uno dei primi esemplari di Ford 15A prodotti in Canada nel 1939 ancora privo del cassone. Si tratta di un esemplare con cabina 11 (archivio F. d'Inzeo)

Oltre all'uso che potremo definire "canonico" da parte degli eserciti precedentemente citati, furono molti i mezzi del CMP catturati e riutilizzati dalle forze dell'asse, spesso anche armati o riarmati, impiegati sia in Africa Settentrionale sia in Europa sia sul fronte orientale.

A livello logistico le chiavi del successo di questi mezzi sono state la semplicità costruttiva e la standardizzazione, mentre per quello che invece ne è stato l'impiego sul campo l'affidabilità e la versatilità.

La quantità di allestimenti e di impieghi di questa fortunata famiglia di mezzi è stata vastissima: dal trasporto personale ai carri radio, dai trattori di artiglieria ai carri cucina, dai veicoli recupero ai ribaltabili, dalle cisterne

Kit di adattamento ai climi estremi

Erano previsti due diversi kit per tali climi. Il primo detto "invernale" (*winter*) che consentiva l'operatività del mezzo sino a -29° ed il secondo detto "artico" (*arctic*) fino a -40° .

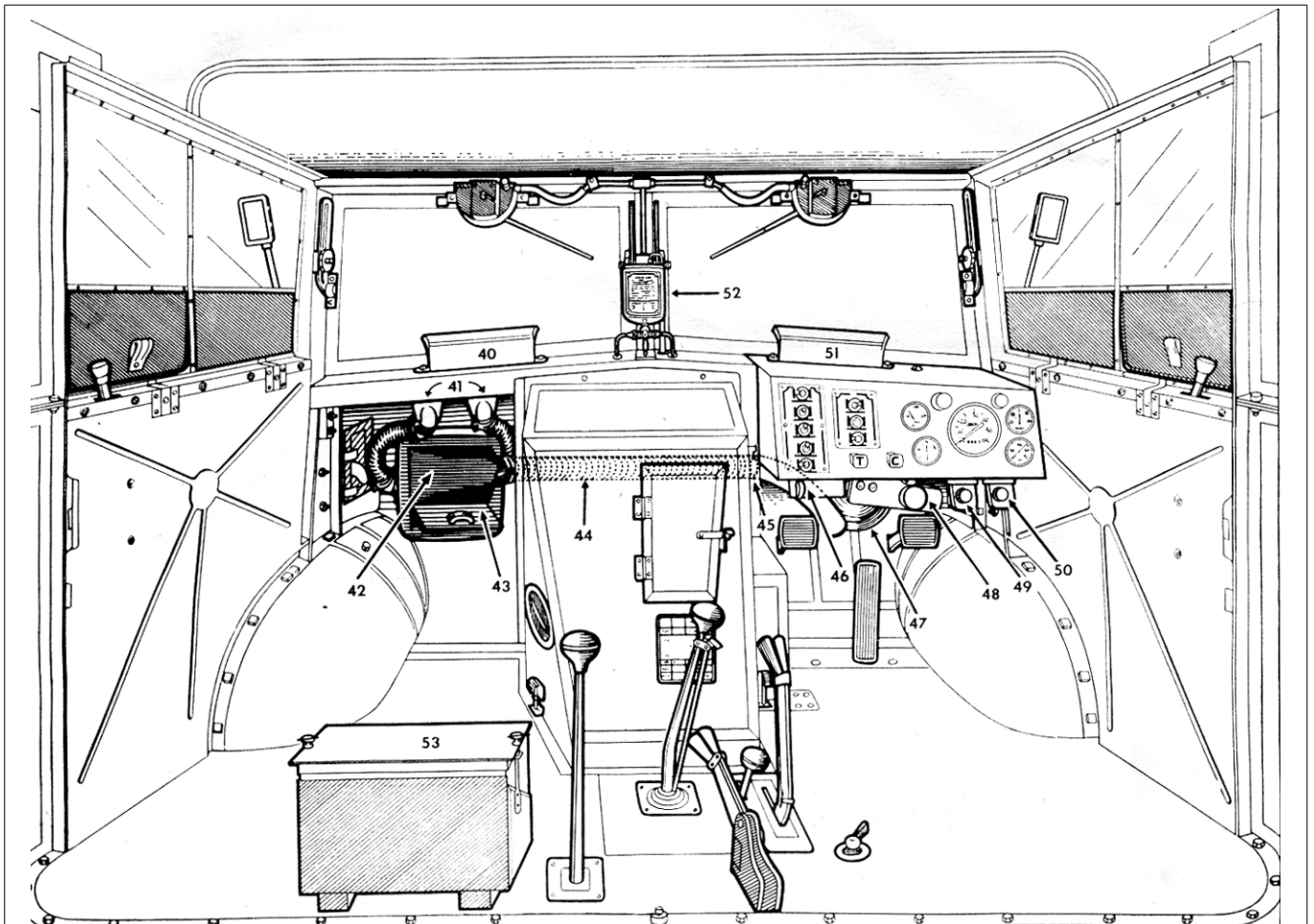


Immagine 93: gli elementi del kit per climi invernali presenti all'interno della cabina (immagine cortesia di Phil Waterman)

- 40. Bocchetta dello sbrinatori del capo macchina
- 41. Dotti uscita sbrinatori del capo macchina
- 42. Riscaldatore e sbrinatori del capo macchina
- 43. Bocchetta riscaldamento del capo macchina
- 44. Dotto dell'aria calda del conduttore
- 45. Chiusura del dotto dell'aria calda
- 46. Controllo della chiusura del dotto dell'aria

- 47. Uscita sbrinatori conduttore
- 48. Comando arricchimento miscela di carburante
- 49. Commutatore sbrinatori/riscaldatore
- 50. Interruttore dello sbrinatori
- 51. Bocchetta dello sbrinatori del capo macchina
- 52. Pre-diluizione serbatoio
- 53. Vano batteria



Immagine 94: alcuni degli elementi del kit invernale (archivio F. d'Inzeo)

Per Comandanti si devono intendere quelli a livello di area, ossia Deserto Occidentale, Palestina e Sudan e non quelli delle varie unità subordinate.

Dalla *Mechanization Instruction 80* emanata nel gennaio del 1942 non risulta che per il comando del Deserto Occidentale sia stato specificato, e quindi utilizzato, nessun colore aggiuntivo in quanto venne addotta a ragione la scarsa utilità di una mimetizzazione “in quanto la sottile polvere presente nell'area tendeva ad eliminarne i contrasti nel volgere di pochi minuti di movimento dei mezzi”.

Nonostante ciò le mimetiche non vennero comunque abbandonate e, come osservava lo stesso Gen. Geoffrey responsabile della logistica per il comando territoriale in questione: “Tuttavia,

all'inizio dell'estate 1942, al momento del ritiro inglese da Gazala, la

discrezionalità data ai comandi di settore di applicare gli schemi mimetici sembra essersi diffusa ai comandi di sotto unità sino al livello di brigata che li disegnano e li applicano ai loro mezzi e materiali. Questo pregiudica la sicurezza in quanto l'unico effetto certo è quello di consentire al nemico l'identificazione delle nostre unità, degli ordini di battaglia e del movimento di unità e formazioni”.



Immagine 110: un C15A con cabina 13 verniciato negli stabilimenti canadesi della Chevrolet probabilmente in Light Stone 61 (Archivio F. d'Inzeo)



Light Stone 61



Portland Stone 64

I mezzi del Commonwealth dall'ottobre 1942 nel deserto occidentale (British Troops Egypt – BTE)



Immagine 111: colorazione desertica a due toni come da MPT 46 (Archivio F. d'Inzeo)

Nell'ottobre 1942 venne emanato dal Camouflage Directorate of GHQ ME (ossia la Direzione della Mimetizzazione del Quartier Generale per il Medio Oriente) il General Order 1650, che abrogava tutte le direttive in materia che lo avevano preceduto e che introduceva dei disegni standardizzati per la mimetizzazione dei mezzi blindati, corazzati, ruotati e del materiale di artiglieria. I colori standard da impiegare erano



S.C.C. 11B (Desert Pink)



S.C.C. 7 (Dark Olive Green)



British Army S.C.C. 14



British Army S.C.C. 1A



Slate Grey 34



Light Stone 61

come base il Desert Pink S.C.C. 11B e per la mimetizzazione il Dark Olive Green S.C.C. 7 o in alternativa a quest'ultimo il British Army S.C.C. 14, il British Army S.C.C. 1A e lo Slate Grey No. 34 (riportato da alcune fonti anche come Dark Slate). Tale standardizzazione a livello di mimetizzazione riguardò quasi esclusivamente i mezzi blindo corazzati. Il nuovo colore di base, il Desert Pink, era una tinta di nuova introduzione e sembrerebbe essere stato utilizzato come solo sui mezzi di seconda linea che necessitavano di una riverniciatura, mentre per le altre

Sotto altre bandiere

Come spesso accadeva, specialmente se si trattava di fasi del conflitto caratterizzate da elevato movimento, molti furono i mezzi del CMP catturati e poi riutilizzati dalle truppe italiane e tedesche in particolare nel teatro nord africano. A questo riguardo esistono oltre alle testimonianze dei reduci numerose evidenze iconografiche e filmate che testimoniano il passaggio di mano di molti di questi veicoli che in molti casi venivano riarmati con materiale d'ordinanza tedesco o italiano sia con modifiche di circostanza che standard a seconda se realizzate sul campo o presso gli enti preposti. Oltre a questo vi sono diari storici, come ad esempio quelli redatti dal Ten. Col. Cartasegna o dal Ten Col. Montanarella, entrambi comandanti del III Gruppo Corazzato “Monferrato” in Africa settentrionale, che attestano come tale l'unità venne ricostituita nel 1943 in Tunisia ed equipaggiata con materiale carrabile in larghissima parte di preda bellica.

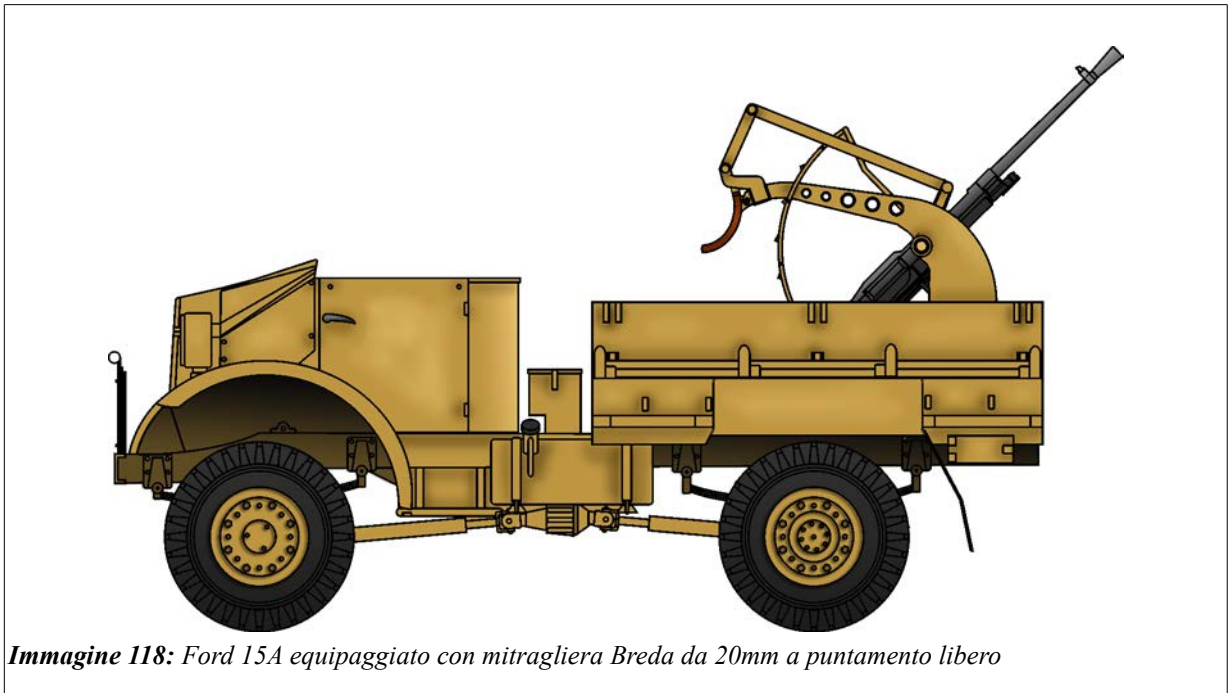


Immagine 118: Ford 15A equipaggiato con mitragliera Breda da 20mm a puntamento libero

Anche il diario del Capitano Berton, Tenente in Africa Settentrionale nelle Batterie a Cavallo, testimonia di come poco dopo il suo arrivo in teatro avvenuto nel 1941, questi si munì di una camionetta Chevrolet catturata che lo accompagnò praticamente fino alla resa di Cap Bon, dove nel maggio del 1943 terminò la nostra presenza in terra d'Africa.

Molti di questi mezzi vennero impiegati così come venivano catturati, altri vennero armati o riarmati. In questi

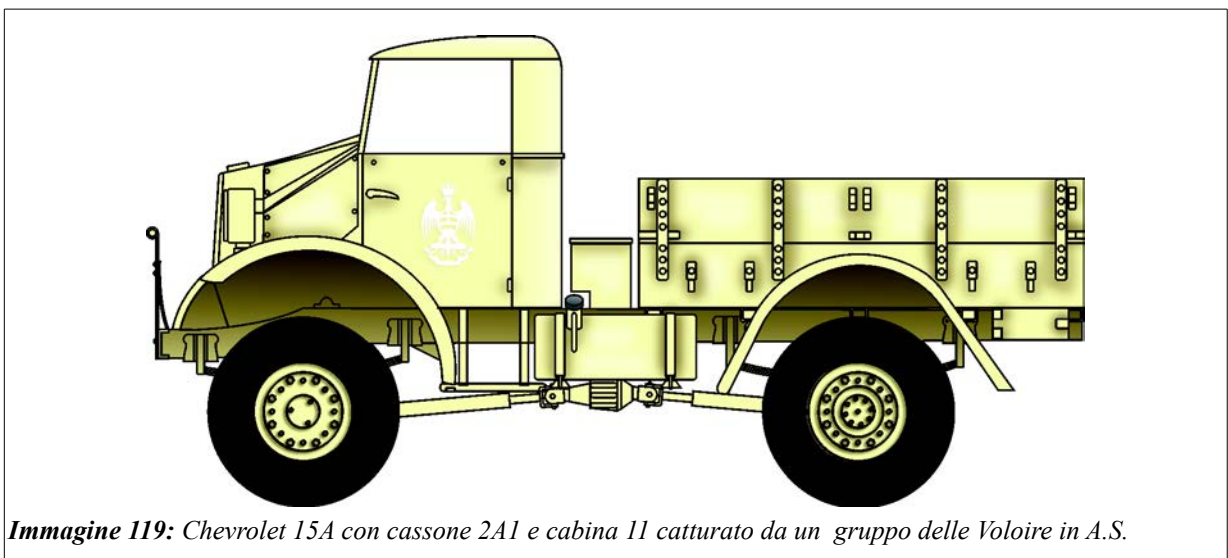


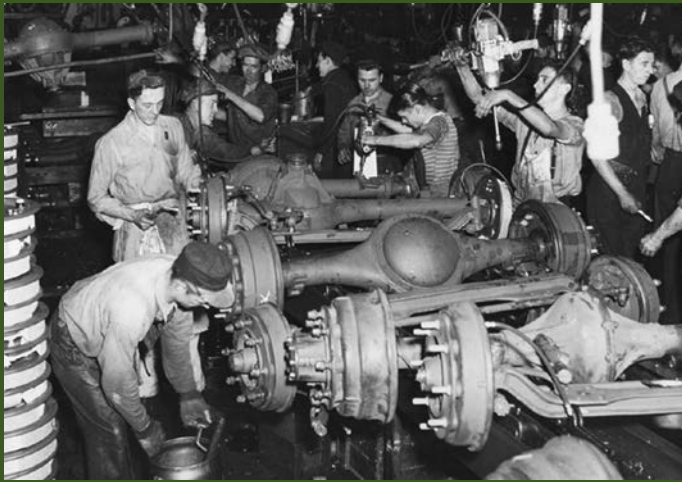
Immagine 119: Chevrolet 15A con cassone 2A1 e cabina 11 catturato da un gruppo delle Voloire in A.S.



Immagine 150: un altro Chevrolet C60 allestito a camion "magazzino" di preda bellica italiana (Archivio F. d'Inzeo)



Immagine 151: un portee da due libbre su telaio 60 CWT Chevrolet distrutto con a fianco un operatore cinematografico italiano (Archivio F. d'Inzeo)



Questo lavoro è dedicato “primus inter pares” al Professor Nicola Pignato che molto mi ha insegnato, che tanto ha dato a chi coltiva l'interesse per i mezzi militari e che ha lasciato, in tutti coloro che hanno avuto modo di apprezzarne l'opera, un vuoto difficilmente colmabile. Poi lo è anche a chi a qualsiasi titolo abbia accompagnato il percorso di questi mezzi: da chi li progettò a chi li costruì, da chi li utilizzò a chi li mantenne o li adattò sul campo, indipendentemente dalla bandiera sotto la quale abbiano servito ed in particolare quelli i cui volti, anche se in gran parte a me sconosciuti, nelle fasi di ricerca e di selezione del materiale iconografico, nel tempo hanno finito per divenire delle presenze familiari.

