

Semovente M40 da 75/18

Włoskie działo samobieżne Semovente M40 da 75/18

& pojazd dowodzenia Carro Comando M40



W trakcie Drugiej Wojny Światowej Włochy borykały się z wieloma problemami natury politycznej i ekonomicznej. Z tego powodu znacząco ucierpiała włoska armia, która była chronicznie niedofinansowana, zacofana, a jej oficerowie często nie posiadali doświadczenia potrzebnego do dowodzenia dużymi jednostkami. Mimo to żołnierzy tego państwa ciężko posądzić o tchórzostwo czy brak umiejętności; niejednokrotnie pokazywali, że pod dobrym dowódcą są w stanie zdziałać wiele. Jedną z najchlubniejszych kart w historii włoskiej broni pancernej były działania jednostek artylerii samobieżnej w latach 1942 – 1943, z których najsłynniejszymi były te, uzbrojone w M40 da 75/18 – pierwsze włoskie działa samobieżne na podwoziu czołgu.

[#] – Odniesienia do źródeł użytych w danym fragmencie.

<#> – Notatki autora. Zaleca się czytać je w momentach pojawienia się w tekście, ale nie są niezbędne do zrozumienia całości.

Tłó – pierwsze włoskie działa samobieżne

Po raz pierwszy we Włoszech na bazie doświadczeń Niemiec i Francji na Froncie Zachodnim I Wojny Światowej koncepcję działa samobieżnego przedstawiła firma Ansaldo na początku maja 1915 roku proponując Armii Królewskiej (wł. "Regio Esercito") wykorzystanie zalegających w magazynach armat okrętowych Cannoni da 102/35 Modello 14 i umieszczenie ich na mobilnym podwoziu ciężarówki SPA 9000. Armia ochoczo przyjęła nową koncepcję i już w lipcu tego samego roku zamówiła 72 sztuki pojazdu do uzbrojenia 18 baterii artylerii samobieżnej. Tego typu wozy (tj. artyleria zamontowana na samochodzie ciężarowym) staną się znane jako "Autocannoni" i będą wielokrotnie używane przez włoską armię.

Podobną koncepcję w tym samym roku, lecz nieco później zaproponował porucznik artylerii Carlo Ederle na łamach mediolańskiej "Politecnico", lecz jego projekt opancerzonej ciężarówki z armatą 65 mm nigdy się nie ziścił.

Po nowych doświadczeniach zdobytych w walkach z Astro-Węgrami oraz sukcesie pierwszych czołgów na Froncie Zachodnim Włosi również zapragnęli podobnych pojazdów.

W styczniu 1917 roku doszło do porozumienia z Francją w sprawie dostarczenia Włochom kilku maszyn produkcji francuskiej. Jednymi z nich były 4 nowoczesne czołgi firmy Renault, potocznie znane jako "FT". Pierwszy egzemplarz przybył do Włoch już w marcu tego samego roku i został przez nich dokładnie zbadany, lecz ostatecznie w trakcie Wielkiej Wojny włosi nie użyli żadnych czołgów w akcji, a zakup większej ilości francuskich maszyn został anulowany. Mimo to kupili licencję od producenta i na bazie francuskiego projektu stworzyli własny czołg znany jako FIAT 3000, przez wielu uznawany za najlepszą modyfikację FT.

Co ważne dla naszej historii jeszcze w trakcie prób przeprowadzanych na francuskich wozach na jesieni 1918 roku czołg o numerze seryjnym 66947 został przekształcony w działó

samobieżne, również bazujące na podobnym projekcie francuskim. Z oryginalnego pojazdu zdjęto wieżę i dach przedziału bojowego, a na ich miejsce zamontowano haubicę Obice da 105/14 Mod.17.

W ten sposób narodziło się pierwsze włoskie działo samobieżne na bazie czołgu, znane jako Semovente da 105/14 su Renault FT. Mimo planowanej budowy dwunastu egzemplarzy nigdy się jej nie podjęto, głównie ze względu na mieszane rezultaty testów oraz fakt, że zrezygnowano z produkcji czołgów FT. Była to jednak wskazówka podpowiadająca w jakim kierunku rozwijać się będzie artyleria samobieżna. [1] [2] [3] [4]



Semovente da 105/14 su
Renault FT

M40 da 75/18 – Historia konstrukcji

Po zakończeniu Pierwszej Wojny Światowej rozwój armii włoskiej został znacznie spowolniony, dotyczyło to również wcześniej projektowanych pojazdów samobieżnych, których rozwój zatrzymał się na ponad dekadę. Dopiero w drugiej połowie lat '30 znów zaczęły pojawiać się nowe koncepcje dla tego typu uzbrojenia, głównie za sprawą doświadczeń nabytych podczas Wojny Domowej w Hiszpanii oraz włoskiej inwazji na Abisynię (Etiopię). W trakcie tych starć wyszło na jaw, że czołgi szybkie CV3 stanowiące trzon włoskich sił pancernych, uzbrojone wyłącznie w dwa karabiny maszynowe kalibru 8 mm dysponują zbyt słabą siłą ognia, aby efektywnie niszczyć umocnione punkty i pojazdy przeciwnika.

Jako rozwiązanie tego problemu pierwotnie zaproponowano budowę działa samobieżnego na podwoziu CV3 z osadzoną armatą Cannone da 47/32 Mod.35 – podstawowym środkiem przeciwpancernym Armii Królewskiej, jednak nie podjęto produkcji seryjnej. <1>

Na początku lat '40 większą siłę ognia miały ostatecznie zapewnić świeżo wprowadzone do linii czołgi średnie M11/39, nieco później zastąpione przez M13/40, uzbrojone w armaty kalibrów kolejno 37 i 47 mm.

Mimo włoskich starań sytuacja się powtórzyła; podczas pierwszej fazy kampanii w Afryce Północnej działa nowych czołgów znów okazały się niewystarczające. O ile moc nowego uzbrojenia nie odbiegała od światowych standardów na rok 1940, o tyle Włochom przyszło się mierzyć z wyjątkowo twardym przeciwnikiem w postaci brytyjskich czołgów piechoty, takich jak A12 Matilda II, które były całkowicie odporne na ostrzał z armat 37 mm, z kolei te 47 mm stanowiły dla nich tylko niewielkie zagrożenie.

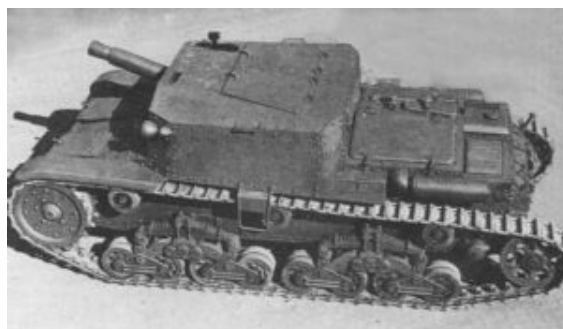
W maju 1940 roku, podczas kampanii francuskiej, Niemcy po raz pierwszy użyli bojowo samobieżnych dział pancernych StuG III, uzbrojonych w haubicę 75 mm osadzoną w opancerzonej kazamacie na podwoziu Panzer III – podstawowego czołgu średniego Wehrmachtu.

Niemiecki magazyn "Signal" 12 września 1940 roku pisał o żywym zainteresowaniu włoskich korespondentów nowym typem pojazdu, o którym informacje ci mieli przekazać do firmy Ansaldo.

Według innej wersji [10] pomysłodawcą podobnej koncepcji miał być twórca haubicy Obice da 75/18 Mod.34, pułkownik Sergio Berlese z "Servizio Tecnico di Artiglieria" (Serwis Techniczny Artylerii, STAA) we współpracy z "Servizio Tecnico di Automobilistico" (Motoryzacyjny Serwis Techniczny, STAO). Jego projekt miał być później przedstawiony inżynierom z Ansaldo-Fossati, którzy 10 stycznia 1941 roku zaprezentowali drewnianą makietę pojazdu wojskowego. Nowa maszyna wyjątkowo przypadła im do gustu i już 16 stycznia wstępnie zamówiono na 30 sztuk.

To również wtedy armia oficjalnie rozpoczęła 3 programy budowy

dział samobieźnych, a w śród nich "Pezzo Semovente da 75/18" (Samobieźny moduł artylerii 75/18). Dwa pozostałe ostatecznie doprowadza do zbudowania dział L40 da 47/32 i M41M da 90/53. Niedługo później zbudowano pierwszy działający prototyp na podwoziu czołgu M13/40 (M40) 3-ej serii produkcyjnej, który przetestowano 10 lutego w Cornigliano z bardzo dobrymi wynikami, po czym zarządzone rozpoczęcie produkcji. W międzyczasie pojazd wyposażono radiostacją krótkofalową Marelli RF1CA.



Prototyp działa M40 da 75/18

10 marca Ansaldo otrzymało zamówienie oficjalne, jednak z niewyjaśnionych przyczyn zredukowane tylko do 15 pojazdów, a następnie 25 maja zwiększone do 60. Później zamówienia były zwiększane jeszcze kilkukrotnie, ale ze względu na zakończenie produkcji M13/40 na rzecz nowszego M14/41 reszta dział została zbudowana przy użyciu podwozi M41, a w końcowym okresie M42.

Latem, już w trakcie produkcji przeprowadzano dalsze testy w Nettunii (dzisiejsze Nettuno i Anzio) pod nadzorem Servizio Tecnico Armi e Munizioni (Serwis Techniczny Broni i Amunicji, STAM) i STAA. Jak zauważył generał Umberto Farulli z STAA, przedni pancerz nie był wystarczająco odporny, aby wytrzymać ogień z brytyjskiej armaty 2-funtowej (40 mm), więc produkcja wozów została spowolniona, a ich przednie płyty wymienione na nowe, o wyższej zawartości niklu i chromu.

Pierwsze działa zostały dostarczone w maju 1941, jednak ciężko ustalić w jakiej liczbie i kiedy dokładnie wychodziły z fabryki ze względu na rozbieżności w dokumentacji i problemy

techniczne.

W czerwcu tego samego roku rozpoczęto również program budowy pojazdów obserwacyjno-dowódczych artylerii. Pierwszym z nich był czołg M13/40 ze specjalistyczną wieżą obserwacyjną, znaną jako "toretta telemetrica". Ze zdjęć można wywnioskować, że zbudowano co najmniej dwie wersje pojazdu; jedną na bazie prototypu M13, a drugą na czołgu 3-ej serii produkcyjnej. Po pierwszej prezentacji projekt został zaniechany.

Drugą propozycją była wersja samobieźna, w tym wypadku bazująca na podwoziu M40 2-ej serii. Z czołgu zdjęto wieżę, a na jej miejsce wstawiono płytę z niedużym, dwuczęściowym włazem na środku, który później został wymieniony na większy, czteroczęściowy.

Wóz wyposażono w dwa zestawy radiowe; RF1CA i RF2CA, oraz niezbędny sprzęt w postaci urządzeń obserwacyjnych.

Zamówiono 30 egzemplarzy w wersji M40, już na podwoziach 3-ej serii.

[1] [5] [6] [7] [9]

Opis techniczny

Napęd:

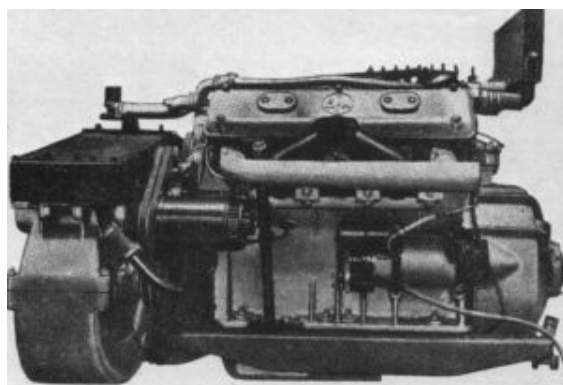
Działo samobieźne M40 da 75/18 używało identycznego podwozia jak czołg średni M13/40 3-ej serii produkcyjnej, wprowadzony do produkcji wiosną 1941 roku. Napędzane było silnikiem wysokoprężnym (dieslem) typu FIAT-SPA 8T w układzie V8, o mocy 125 KM (90kW) przy 1800 obr/min, który zasilano olejem napędowym dostarczonym do cylindrów przez mechaniczną pompę przeponową FIAT 6.70 2D18. Występowały 3 rodzaje oleju napędowego, stosowane zależnie od temperatury otoczenia; "Ultra Denso" (ultra gęsty) – powyżej 30°C, "Denso" (gęsty) – między 10, a 30°C, "Semi Denso" (średnio gęsty) – poniżej 10°C. Ze względu na problemy logistyczne armii zdarzało się, że pojazdy w Afryce musiały używać oleju zimowego, co negatywnie wpływało na pracę silnika.

3 zbiorniki paliwa umieszczono po lewej i prawej stronie kadłuba; dwa główne zapewniające łącznie 145 litrów oraz jeden rezerwowo o pojemności 35 litrów. Taki zapas często okazywał się niewystarczający, więc załogi woziły dodatkowe, 20-litrowe kanistry z paliwem na zewnątrz wozu.

Aby usprawnić pracę w pustynnym klimacie silnik wyposażono w filtry przeciwpyłowe Bosch Fall S1. Silnik mógł być włączony od zewnątrz, jak i od wewnątrz za pomocą ręcznej korby oraz elektrycznego zapłonu, po osiągnięciu co najmniej 60 obrotów na minutę.

Przedział silnikowy znajdował się z tyłu pojazdu i był odgradzony od przedziału załogi, dostęp do niego zapewniały dwie duże klapy umieszczone na górnej osłonie, zaraz za kazamatą, oraz dwie kolejne w wewnętrznej przegrodzie.

Na samym końcu mieścił się układ chłodzenia, nieco obniżony względem reszty przedziału. Na zewnątrz widać było dwa wloty powietrza o żebrowaniu równoległym względem całego pojazdu oraz wlew cieczy chłodzącej na wystającej osłonie między nimi. Wewnątrz natomiast znajdowały się zbiorniki płynu chłodniczego oraz dwa wentylatory zasilane za pomocą pasków klinowych połączonych z wałem kołem pasowym. Po lewej stronie silnika umieszczono główne zbiorniki paliwa, a po prawej zbiornik pomocniczy, prądnicę, filtr oleju, filtr powietrza i akumulatory.



Silnik FIAT-SPA 8T

Z boków przedziału wychodziły rury wydechowe skierowane do tyłu.

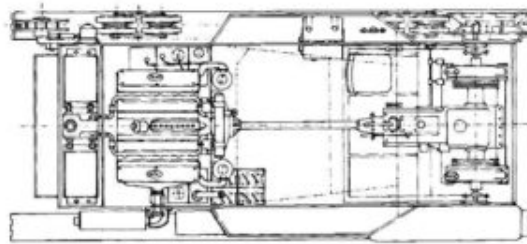
Z przodu silnika, zraz przy przegrodzie, znajdowało się koło

zamachowe, sprzęgło oraz początek wału transmisyjnego, przechodzącego przez cały przedział załogi, aż do skrzyni biegów z przodu kadłuba.

Przekładnia produkowana przez FIAT-SPA dysponowała 4 biegami do jazdy w przód i jednym wstecznym, oraz dzięki wbudowanemu reduktorowi taką samą ilością zredukowanych biegów. Dodatkowo połączono ją z chłodnicą oleju FERCAT i filtrami Modello 80.

Ze skrzyni przekładniowej moment obrotowy przekazywany był kolejno przez dwie półosie napędowe, dwa wielotarczowe sprzęgła boczne oraz hamulce taśmowe i dwie zwolnice, aż do zębatych kół napędowych. Dostęp do hamulców i sprzęgieł bocznych zapewniały dwie małe kłapy umieszczone na górnej płycie pancerza czołowego.

Działo samobieżne mogło osiągać prędkości rzędu 30 km/h na drodze i 15 km/h w terenie.



Rzut górny układu napędowego – AFV INTERIORS – Giovanni Tumolillo, Mike Kendall

Zawieszenie:

Zawieszenie pojazdu składało się z 8 ramion połączonych w 4 pary za pomocą amortyzujących resorów piórowych. Każde ramie zakończone było wózkiem trzymającym po 2 stalowe koła jezdne wykończone gumowymi okładzinami, co łącznie dawało 16 kół jezdnych, po 8 z obu stron. Taki układ w momencie wprowadzenia do armii włoskiej był już przestarzały i nie pozwalał na rozwijanie większych prędkości.

Gąsienice o szerokości 26 cm składały się z 84 ogniw każda, a ich rozłożenie masy na poziomie 0.95 kg/cm^2 sprawiało, że

pojazdy na tym podwoziu były podatne na zagrzebanie się w trudnym terenie.

W ruch wprawiały je wcześniej wspomniane zębate koła napędowe z przodu kadłuba, z kolei za odpowiednie naprężenie odpowiadały napinacze połączone z kołami powrotnymi z tyłu. Na bokach kół napędowych znajdowały się niewielkie klapki umożliwiające ich nasmarowanie.

Pod powracającą gąsienicą biegły 3 małe koła podtrzymujące, tak jak koła jezdne, wyposażone w gumowe okładziny.

Przednią część zawieszenia chroniły krótkie błotniki z niewielkim, owalnym otworem technicznym po wewnętrznej stronie, środkową wystającą boki kazamaty i boczne stopnie, a tylna pozostawała nieosłonięta. Była to jedna z cech charakterystycznych wersji M40. <2>

Kadłub:

Kadłub pojazdu miał konstrukcję szkieletową z przyśrubowanymi do niej płytami pancernymi. Szkielet składał się z przyspawanych do siebie stalowych kształtników, a płyty były walcowane i utwardzane poprzez nawęglanie.

Najgrubiej opancerzona była przednia część kazamaty w której także osadzono główne uzbrojenie pojazdu, składała się ona z dwóch zespawanych ze sobą płyt o grubości 25 mm ustawionych pod kątem 5°, co w efekcie dało pancerz 50-milimetrowy.

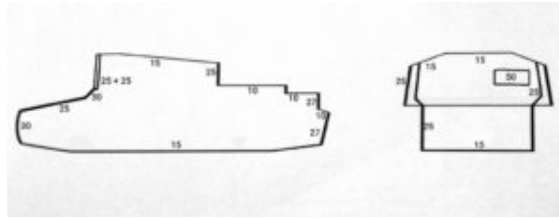
Przednia osłona przekładni była zagięta i gruba na 30 mm, a górna o grubości 25 mm prosta i pochylona pod kątem 80°.

Boki w całości składały się z płyt o grubości 25 mm, tak samo tył kazamaty, przy czym jej boczne fragmenty nachylały się pod kątem 8°.

Tył przedziału silnikowego chroniło 27 mm pod kątem 20°, a górę 10 mm o nachyleniu 74° (klapy miały tę samą grubość).

Przednie klapy dostępowe były grube na 25 mm, a wizjer kierowcy na 50 mm.

Dokładną rozpiskę i sylwetkę pojazdu na załączonej grafice.



Oryginał [9], modyfikacja autorska

Uzbrojenie:

Uzbrojenie główne pojazdu stanowiła krótkolufowa haubica kalibru 75 mm, osadzona w przedniej płycie kazamaty, lekko na prawo od osi symetrii pojazdu. Oryginalnie w wersji holowanej znana jako Obice da 75/18 Mod.34/35 (zależnie od trakcji używanej do transportu) została skonstruowana przez wcześniej wspomnianego pułkownika Berlese w ramach przetargu na nową lekką haubicę dla jednostek górskich w 1932 roku. Wprowadzona do służby 2 lata później okazała się być niezwykle udanym działem; lekkim, celnym i łatwym w transporcie. Z powodzeniem wykorzystywano ją przez cały okres wojny. W wersji samobieżnej została zmodyfikowana częściami z armaty Cannone da 105/28 Mod.16 aby zmniejszyć jej odrzut, a następnie umieszczona w łożu kulistym na które składały się dwa elementy; część wewnętrzną umożliwiającą ruch w osi pionowej, oraz część zewnętrzną stanowiącą osłonę całego łoża i umożliwiającą ruch w osi poziomej. Celowanie umożliwiał sprzężony celownik artyleryjski w formie peryskopu, umieszczony po prawej stronie. Mógł on zostać zdemontowany, a otwór przez który wystawał zasłonięty niewielką klapką umieszczoną na dachu. Lufa właściwa o długości osiemnastu kalibrów była chroniona zewnętrzną osłoną prawie na całej długości, jedynie końcówka gdzie znajdował się hamulec wylotowy nie była zakryta. Maksymalny wychył na boki wynosił 20° w lewo i 16° w prawo, kąt podniesienia 22° , a opuszczenia -12° .

Haubica mogła strzelać pięcioma rodzajami amunicji:

Granata Dirompente Mod.32 – odłamkowo-burzący (HE)

Masa: 6.35 kg

Prędkość wylotowa: 450 m/s

Moc ładunku wybuchowego (równoważnik trotylowy): 610 g

Przebijalność na 100/500/1000 m: nd/nd/nd

Granata Perforante da 75 mm – przeciwpancerno-odłamkowy z czepcem i czepcem balistycznym (APHECBC)

Masa: 6.42 kg

Prędkość wylotowa: 425 m/s

Moc ładunku wybuchowego: 270 g

Przebijalność na 100/500/1000 m: 44/39/33 mm

Granata Perforante Mod.32 – APHECBC

Masa: 6.26 kg

Prędkość wylotowa: 476 m/s

Moc ładunku wybuchowego: 270 g

Przebijalność na 100/500/1000 m: 50/44/38 mm

Effetto Pronto – kumulacyjny (HEAT) <3>

Masa: 6.30 kg

Prędkość wylotowa: nd

Moc ładunku wybuchowego: nd

Przebijalność na 100/500/1000 m: 100/100/100 mm

Effetto Pronto Speciale – HEAT

Masa: 5.20 kg

Prędkość wylotowa: 400 m/s

Moc ładunku wybuchowego: 640 g

Przebijalność na 100/500/1000 m: 120/120/120 mm

Łącznie pojazd przewoził 43 naboje w dwóch magazynach po lewej i prawej stronie przedziału bojowego. Taki zapas często okazywał się niewystarczający, a załogi upychały dodatkową amunicję w każdym możliwym miejscu. Teoretyczna szybkostrzelność wynosiła 10 strzałów na minutę.



Obice da 75/18

Już w czerwcu 1941 roku przedstawiciele armii zauważyli, że haubica 75/18 może nie być wystarczającym uzbrojeniem i postulowali wyposażenie nowego dział samobieżnego w armatę o lepszej balistyce i właściwościach przeciwpancernych. Ich wybór padł na armatę Cannone da 75/34 Mod.SF, jednak w tym momencie była ona jeszcze w fazie projektowej.

Ostatecznie ich plany ziszczą się dopiero w maju 1943 roku, gdy do służby przyjęte zostaną pierwsze Semoventi M42M da 75/34. W armatę 75/34 zostanie wyposażony także czołg ciężki P26/40, który jednak nigdy nie wejdzie do walki w szeregach Regio Esercito.

W międzyczasie, gdy oczekiwano na nowe uzbrojenie inżynierowie Ansaldo tymczasowo wyposażyli jedno ze świeżo wyprodukowanych dział M40 o numerze rejestracyjnym RoEto 4443 w armatę połową Cannone da 75/32 Mod.37. Mimo lepszych osiągnięć od standardowej 75/18 nie zdecydowano się na produkcję tego wariantu, ze względu na niedopasowanie konstrukcji do potrzeb i specyfiki

pracy dział samobieżnych. <4>



Semovente M40 da 75/32

Na pokładzie dodatkowo przewożono karabin maszynowy Breda Mod.30 kal. 6,5 mm do celów przeciwlotniczych. Była to konstrukcja wyjątkowo nieudana i kłopotliwa w obsłudze, zwłaszcza w pustynnych warunkach, przez co w późniejszych modelach wymieniono ją na nowsze Breda Mod.38 (dopiero od wersji M41).

Amunicję do niej przechowywano w skrytce podłogowej w pobliżu siedzenia działonowego. Składała się na nią 30 tacek, każda po 20 nabojów, co łącznie dawało 600 pocisków do wystrzelenia.

Załoga:

Załogę działa samobieżnego stanowiły trzy osoby: kierowca-mechanik, dowódca-działonowy i ładowniczy-radiooperator.

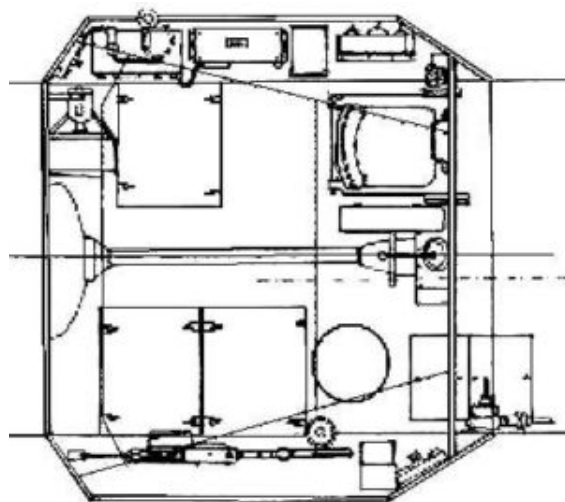
Stanowisko kierowcy znajdowało się z przodu, po lewej stronie przedziału bojowego. Sterowanie pojazdem odbywało się za pomocą dwóch dźwigni umieszczonych po bokach jego fotela, pociągnięcie którejś z nich do siebie powodowało rozłączenie sprzęgła bocznego po tej samej stronie i zablokowanie gąsienicy hamulcem taśmowym. Skręcanie w miejscu nie było możliwe. Po prawej stronie kierowca miał do dyspozycji wajchę zmiany biegów, wystającą bezpośrednio ze skrzyni przekładniowej, po lewej natomiast rozrusznik oraz tablice przyrządów na których znajdowały się: licznik, prędkościomierz, przełącznik świateł, lampa rozświetlająca tablice, wskaźnik ciśnienia oleju, amperomierz, bezpieczniki,

lampki kontrolne oraz gniazdko do zasilania lampy montażowej. Widoczność kierowcy zapewniał uchylny wizjer w przedniej płycie pancerza, a także peryskop w stropie używany w trakcie działań bojowych, gdy wizjer musiał pozostać zamknięty. Problemem dla całej załogi, ale zwłaszcza kierowcy, był brak widoczności na boki z wnętrza pojazdu.

Zaraz za kierowcą, na lewym magazynie amunicji, siedział ładowniczy-radiooperator. Po jego lewej stronie mieściła się radiostacja Marelli RF1CA za pomocą której komunikował się z innymi pojazdami i dowództwem, a po prawej zamek działa i wał transmisyjny, zaraz za którym znajdował się drugi magazyn amunicji do głównego uzbrojenia. Dodatkowo nad owym magazynem przewożony był karabin maszynowy, którego operatorem, w razie potrzeby, również był ten załogant.

Po prawej stronie, mniej więcej na środku przedziału, pozycję zajmował dowódca-działonowy. Do jego zadań należało dowodzenie dwoma pozostałymi członkami załogi oraz celowanie za pomocą ruchomego peryskopu i strzelanie z działa. Jak można się domyślić nie było to rozwiązanie idealne, a zarówno dowódca, jak i ładowniczy byli przeciążeni obowiązkami i nie mogli wykonywać ich wszystkich jednocześnie; jeśli ładowniczy nadawał przez radio, to nie mógł w tym czasie ładować amunicji do działa; jeśli dowódca zajmował się celowaniem, to nie mógł skupić się na dowodzeniu, rozeznaniu itp.

W dodatku w razie potrzeby użycia przeciwlotniczego KMU obaj stawali się niedyspozycyjni; ładowniczy musiał z niego strzelać, a dowódca podawać mu tacki z amunicją, której magazyn znajdował się pod jego siedzeniem. Dostęp do przedziału załogi zapewniały dwa duże włazy w tylnej części stropu, odchylane do tyłu. Pod nimi, w tylnej płycie, znajdowała się wentylacja, jednak nie była ona dostatecznie wydajna i często załogi musiały walczyć z otwartymi włazami, aby nie udusić się gazami wylotowymi.



Rzut górny przedziału
załogi – AFV INTERIORS –
Giovanni Tumolillo, Mike
Kendall

Instalacja elektryczna:

Jednoprzewodowa instalacja elektryczna była przystosowana do napięcia 12V, mogła być zasilana bezpośrednio z prądnicy lub z akumulatora. Do instalacji podłączone były lampki na tablicy przyrządów, rozrusznik, oświetlenie przedziału załogi, dwa zewnętrzne reflektory umieszczone po bokach kazamaty, światło tylne umieszczone nad tablicą rejestracyjną, klakson oraz lampa na długim kablu wykorzystywana przy naprawach.

Wyposażenie:

Na wyposażenie dodatkowe pojazdu składały się: łopata, kilof i łom przewożone na płycie silnikowej, podnośnik i zapasowe koło jezdne z tyłu kadłuba, a także skrzynki z narzędziami przymocowane do ścian przedziału silnikowego między kazamatą, a rurami wydechowymi.

Radio:

Działo na swoim pokładzie przewoziło już wcześniej wspomnianą radiostację RF1CA. Oficjalnie znane jako "Magnetti-Marelli

Apparato Ricetrasmittente Radio Fonica 1 per Carro Armato" było radiotelefonem i radiotelegrafem o mocy 10 watów i rozmiarach 35 x 20 x 24.6 cm, oraz wadze 18 kg.

Mogło operować na częstotliwościach od 27 do 33.4 MHz, a jego zasięg wynosił 8 km w trybie głosowym i 12 km w trybie telegraficznym, jednak zmniejszał się gdy pojazd był w ruchu.

Dodatkowo radio można było przestawia między dwoma trybami; Vicino (bliskim) o zasięgu maksymalnym 5 km i Lontano (dalekim) do 12 km. Najczęściej używane było ustawienie głosowe, ale wysyłano w ten sposób tylko krótkie wiadomości. Co ciekawe gdy była taka możliwość podczas transmitowania starano się mówić w dialektach. Włochy podzielone są na 20 regionów, a w każdym z nich występuje nawet po kilka dialektów, które często znacznie się od siebie różnią. Dzięki temu nawet, jeśli przeciwnik nasłuchujący transmisji znał język włoski to często miał problemy ze zrozumieniem jej.

Carro Comando M40:

Konstrukcyjnie Carro Comando był bardzo podobny do działa samobieżnego M40, ale przede wszystkim do czołgu M13/40 od którego się wywodził. Tak na prawdę był nieznacznie zmodyfikowanym kadłubem czołgu radiowego (tzw. Centro Radio) ze zdjętą wieżą. <5>

Napęd, zawieszenie i znaczna część kadłuba były identyczne jak te wcześniej opisane.

Uzbrojenie pojazdu stanowiły dwa sprzężone karabiny maszynowe Breda Mod.38 kal. 8 mm umieszczone po prawej stronie kadłuba, a także Breda Mod.30 do celów przeciwlotniczych. Pancierz różnił się tylko na przedniej płycie, gdzie miał grubość 30 mm.

Załogę stanowiły 4 osoby: kierowca, strzelec-radiooperator, dowódca i drugi radiooperator. Dwóch pierwszych siedziało z przodu kolejno po lewej i prawej, a dwóch pozostałych z tyłu, także kolejno po lewej i prawej.

Dostęp do przedziału załogi zapewniał duży wjazd na dachu dzielony na cztery części, w miejscu gdzie oryginalnie

znajdowała się wieża czołgu, a także właz boczny po lewej stronie kadłuba.

Poza standardowym wyposażeniem wozy dowodzenia przewoziły dwie radiostacje: RF1CA i RF2CA, a także sprzęt optyczny i nawigacyjny, w tym dalmierz który w trakcie działania montowano z przodu dachu.

[1] [6] [7] [9]



Carro Comando M40

Organizacja dywizjonów samobieżnych

Pierwotnie zakładano, że 60 dział samobieżnych zamówionych w maju 1941 roku wystarczy na sformowanie 6 dywizjonów, po 2 dla każdej z istniejących dywizji pancernych. Miały stać się częścią pułków artylerii owych dywizji jako ich V i VI Gruppi (dywizjony).

W skład każdego z nich wchodziły:

Dowództwo dywizjonu – 1 samochód sztabowy, 2 Carro Comando M40, 2 ciężarówki SPA CL39, 2 motocykle jednomiejscowe, 3 motocykle dwumiejscowe, 1 trycykl.

Dwie baterie artylerii, a w każdej z nich:

Dowództwo baterii – 1 samochód, 1 Carro Comando M40, 1 SPA CL39, 2 motocykle jednomiejscowe, 2 motocykle dwumiejscowe, 1 trycykl.

Dwie sekcje artylerii – każda po 2 Semoventi M40.

Sekcja transportowa – 6 SPA CL39, 6 lekkich ciężarówek innych typów. <6>

Sekcja zaopatrzeniowo-amunicyjna (podporządkowana dowództwu dywizjonu) – 1 samochód, 11 lekkich ciężarówek, 1 ciężarówka-mobilny warsztat, 1 ciężarówka-cysterna z wodą, 3 zespoły amunicyjne, każdy po 6 lekkich ciężarówek, pojazdy rezerwowe w postaci 2 Semoventi i 1 Carro Comando.

Łącznie w dywizjonie znajdowało się 8 dział samobieżnych i 4 wozy dowodzenia w linii, oraz 2 działa i 1 wóz w rezerwie. Struktura później tworzonych jednostek była jednak kilkakrotnie modyfikowana, aż na jesieni 1942 ostatecznie rozrosła się do 3 baterii, każda po 6 dział. Wszystkie 6 grup wykorzystujących Semoventi M40 zostaną sformowane na bazie pierwotnego układu.



Schemat wczesnej organizacji Gruppo Semoventi da 75/18

5 grudnia 1941 roku zamówienie na działa zostało zwiększone z 60 do 144 egzemplarzy, a następnie 17 maja 1942 do 200. To prawdopodobnie również tego dnia zapadła decyzja o utworzeniu większej liczby dywizjonów samobieżnych. Postanowiono, że łącznie powstanie ich 12 i zostaną przydzielone do większej ilości wielkich jednostek. Z tego powodu zmienił się także system numeracji.

Tak oto miał wyglądać przydział nowych Gruppi Semoventi według planów z maja 1942:

– **DLI (551) i DLII (552)** dla 132. Dywizji Pancerniej “Ariete”.

(Wcześniej znane jako V/133 i VI/133, a po przydziale do dywizji "Ariete" V/132 i VI/132, w momencie tworzenia listy przydziałów walczyły w jej szeregach już od pół roku).

- **DLIII (553)** dla 1. Dywizji Piechoty "Superga". (Wcześniej V/131).
- **DLIV (554)** dla 4. Dywizji Piechoty "Livorno". (Wcześniej VI/131).
- **DLV (555)** dla 10. RaCo do inwazji na Malte.
- **DLVI (556) i DLVII (557)** dla 133. Dywizji Pancерnej "Littorio".
- **DLVIII (558)** dla RECo "Cavalleggeri di Lodi".
- **DLIX (559) i DLX (560)** dla 131. Dywizji Pancерnej "Centauro".
- **DLXI (561) i DLXII (562)** bez przydziału.

Mimo pierwotnego rozplanowania tylko 4 ze wszystkich 12 grup dotarły do przypisanych im jednostek (DLI i DLII będące już na miejscu, DLVI oraz DLIX).

Jako, że artykuł skupia się wyłącznie na działach samobieźnych na podwoziu M40, pod lupę weźmiemy jedynie pierwsze 6 jednostek (DLI – DLVI).

Dla osób potrzebujących takiej informacji rozpiska opisującą losy wszystkich 12 dywizjonów (podobna jak ta powyżej) znajduje się w notatce <7>.

[1] [7] [8] [9] [11] [13] [14]

Jednostki dział samobieźnych M40 i ich zastosowanie bojowe

Rozkazem nr. 29300 z dnia 25 listopada 1940 "S.M.R.E. 77393/3 Costituzione gruppo 75/18 semoventi" rozpoczęto formowanie Gruppi Semoventi (dywizjonów samobieźnych). Dwa pierwsze o

numerach V/133 (dow. major Pasqualini) i VI/133 (dow. kapitan Viglieri [Viglietti?]) zostały sformowane w kwietniu 1941 roku przez 133. Pułk Artylerii na potrzeby 133. Dywizji Pancerniej "Littorio".

W maju jednostki otrzymały pierwsze pojazdy i rozpoczęły trening w Nettunii, a we wrześniu wizytę złożył im sam Mussolini. Niedługo później, bo na przełomie listopada i grudnia, po zakończeniu szkolenia, obie grupy zostały wysłane do Afryki Północnej aby wspomóc walczącą tam 132. Dywizję Pancerną "Ariete", wchodząc w skład jej 132. Pułku Artylerii. Ze względu na zmianę pułku od tego momentu dywizjony były znane jako V/132 i VI/132.

10 grudnia wyładowano je w Libijskim porcie Tripoli, a gdzieś między 8 i 17 stycznia 1942 roku dołączyły do "Ariete" pod Mateen Giofer w zachodniej Cyrenajce.



Pojazdy z VI/132 Gruppo Semoventi po rozładowaniu w Afryce

18 stycznia włoski Corpo d'Armata di Manovra (Manewrowy Korpus Armijny, CAM), w skład którego wchodziła dywizja "Ariete", skoncentrował się pod Sidi Hmuda, a 21 stycznia czekał na pozycjach wyjściowych. Celem wojsk włosko-niemieckich było zniszczenie jednostek brytyjskich stojących między szosą nadmorską Via Balbia, a Wadi El-Faregh, na zachód od Agedabii. CAM miał stanowić północne ramie kleszczy, a DAK (Deutsches Afirkakorps) południowe. Ostatecznie okrążenie udało się domknąć, ale dziury okazały się zbyt duże i przeciwnik zdołał uciec. O godzinie 11:00 22 Stycznia zajęto Agedabię bez napotkania większego oporu, a pościg trwał dalej. 24 stycznia

VIII Battaglione Carri M (Batalion czołgów średnich, BCM) i VI dywizjon samobieżny znacząco przyczyniły się do pokonania żołnierzy alianckich broniących się w forcie Sceleidima, 28 natomiast wykazać mogły się X BCM i V dywizjon okrążając i niszcząc zgrupowanie wrogich czołgów pod Bir Karmat.

Mimo, że nie zdołano dogonić uciekających Brytyjczyków, to udało się odbić miasto portowe Benghazi, w czym znaczny udział miały włoskie dywizja "Ariete" i "Trieste". Ofensywa zatrzymała się 3 lutego, a wojska Osi przystąpiły do zabezpieczenia zdobytego obszaru.

Na prawie 4 miesiące zapanował względny spokój. Był to debiut bojowy dział M40.



Działa z V/132 Gruppo Semoventi

W maju 1942 roku CAM przeistoczył się w XX Corpo d'Armata (20. Korpus Armijny), a do działających w jego ramach 132. D. Pancerniej "Ariete" i 101. D. Zmotoryzowanej "Trieste" niedługo później dołączyła 133. D. Pancerna "Littorio". To również wtedy wprowadzono nowy system nazewnictwa dla dywizjonów samobieżnych, a dwie grupy dywizji "Ariete" zostały przemianowane na DLI i DLII Gruppi Semoventi.

27 Maja o 6:40 korpus znów ruszył do ataku, tym razem celem była El Gazala. Włoskie jednostki znalazły się w rejonie grzbietu Rugbet el-Atasc (Kota 171) <8> na którym stacjonowała 3. Indyjska Brygada Zmotoryzowana. W pierwszym żucie jechały VIII i IX bataliony czołgów średnich dywizji "Ariete" (około 60 maszyn) wspierane przez oba dywizjony dział samobieżnych, za nimi zaś podążał X batalion czołgów, a na końcu V i XII bataliony Bersagliarów, wszystko pod ostrzałem hinduskiej

artylerii. Już po godzinie 10 starcie było zakończone, bez strat bezpowrotnych w sprzęcie i z niewielkimi stratami ludzkimi. Ogień z 75 mm haubic dział samobieżnych, zwłaszcza tych z DLII Gruppo, odegrał kluczową rolę w niszczeniu umocnionych punktów i przełamaniu linii obrony. Mimo sukcesu okazało się, że w trakcie walki przez błąd dowódcy zaginął IX BCM, 1 kompania X BCM i nieokreślona ilość dział samobieżnych z DLI dywizjonu. W trakcie późniejszego starcia zaginionych jednostek z Wolnym Francuzami pod Bir Hackeim utracono 30 czołgów i dział samobieżne.

Następnego dnia, po przedarciu się przez pole minowe, o godzinie 11:15 "Ariete" ruszyła w dalszy marsz. Pochód prowadziły X BCM, DLI Gruppo, V batalion Bersagliarów i dywizjon holowanych dział 75/27, a za nimi korytarzami utworzonymi przez saperów podążała reszta jednostek.

Włochów szybko spotkała niemiła niespodzianka, gdy natknęli się na brytyjskie czołgi Grant, Crusader i Valentine z 2. Brygady Pancernej i 1st Army Tank Brigade, jednak udało im się je odeprzeć. Przy tego typu starciach działa samobieżne wykorzystano jako niszczyciele czołgów. Do końca dnia "Ariete" prowadziła starcia z Brytyjczykami, a 29 maja rozłokowała się na obszarze znanym jako Knightsbridge, gdzie odpierała kolejne szarże wrogich czołgów, często liczniejszych i lepiej wyposażonych. Do 30 maja dywizja utraciła 52 czołgi bezpowrotnie, jednak nie odnotowała strat w działach samobieżnych (6 zostało uszkodzonych, ale dało się je naprawić).

W następnych dniach kontynuowano zażartą bitwę na wyczerpanie, między 26, a 6 czerwca "Ariete" poniosła spore straty (72 czołgi i 12 samochodów pancernych bezpowrotnie oraz 210 innych pojazdów różnego rodzaju, do tego 95 zabitych, 247 rannych i 210 zaginionych żołnierzy <9>), jednak nieznane są dokładne dane dotyczące dział samobieżnych.

Krwawe walki toczyły się dalej, aż 10 Czerwca Brytyjczycy przypuścili jeden z ostatnich większych ataków w rejonie, w którym udział brało 10 czołgów lekkich M3 Stuart i 30 średnich M3 Grant. Znowu zakończył się on porażką oraz utratą połowy

wysłanych maszyn, z których znaczną większość zniszczyły Semoventi M40.

14 czerwca o 7:30 w końcu zdobyto Knightsbridge, a jednostki Alianckie wycofały się z powrotem do Egiptu, pozostawiając za sobą jedynie ufortyfikowany Tobruk.



Semovente M40 z pierwszej baterii DLI dywizjonu zjeżdża z przyczepy transportowej

20 czerwca wojska Osi rozpoczęły kolejne oblężenie Tobruku, które zakończyło się 2 dni później. Włoski XX Korpus walczył na wschodnim odcinku linii przełamania i mimo odniesienia sukcesu znów poniósł spore straty w czołgach, jednak działa samobieżne i tym razem wykazały się wysoką skutecznością w walce. Znaczna różnica w stratach miała związek z inną specyfiką pracy obu typów pojazdów, ale także z ich konstrukcją – Semoventi były lepiej uzbrojone i opancerzone od czołgów, ale trzymały się z tyłu ze względu na nieprzystosowanie do walki na krótkim dystansie i bycie podatnymi na oflankowanie.

Po krótkiej przerwie w działaniach 23 czerwca ruszyła następna ofensywa mocno skrwawionych wojsk Osi w głąb Egiptu. 25 czerwca minięto linię Sidi Barrani (miejsce gdzie najdalej zatrzymała się ostatnia ofensywa na Egipt w 1940 roku) i kierowano się na brytyjskie pozycje pod Mersa Matruh. Do 30 czerwca zdołano przełamać wrogi opór i dotrzeć do linii El Alamein, jednak zarówno jednostki niemieckie, jak i włoskie utraciły większość swojego potencjału, tego dnia 132. Pułk

Czołgów meldował o ośmiu sprawnych pojazdach, a 132. Pułk Artylerii o czterdziestu działach (w tym samobieźnych <10>), jednak spora część nie została utracona na stałe, po prostu popsuły się w trakcie marszu i zostały pozostawione w tyle, a potem odzyskane.

Od 1 lipca na rozkaz Rommla pod wpływem poprzednich sukcesów rozpoczęła się I bitwa pod El Alamein, trwająca 27 dni. W tym czasie wycieńczone resztki Osi starały się przedrzeć przez silnie umocniony rejon, jednak bez skutku. "Lis pustyni" podejmując tę pochopną decyzję nie wziął pod uwagę jak osłabione były jego oddziały, przez co aby w ogóle utrzymać się w linii mechanicy dywizji pancernych pracowali w pocie czoła przywracając kolejne pojazdy do stanu użytkowego. Mimo ich wielkiego wysiłku dynamika starć sprawiała, że dywizja "Ariete" w na najlepszym momencie liczyła 15 sprawnych czołgów, w najgorszym zaś zaledwie 5... <11>.

Do 16 sierpnia udało się wycofać z linii wszystkie jednostki i częściowo je odbudować, a w międzyczasie do Afryki przybył nowy dywizjon samobieźny.

Pod koniec miesiąca Rommel wiedziony niczym nieuzasadnionym optymizmem podjął kolejną próbę ofensywy i jak można się spodziewać w pierwszych dniach września zakończyła się porażką.

W końcu znów zapanował względny spokój, a dywizje odbudowywały swoją siłę. Do Afryki przybywały uzupełnienia oraz nowe jednostki...

W lipcu 1941 roku, gdy dwie pierwsze dywizjony jeszcze się szkoliły, przystąpiono do formowania kolejnej pary. Początkowo nazwane V/131 i VI/131 zostały zmobilizowane przez 131. Pułk Artylerii i w jego ramach miały służyć (131. D.Panc. "Centauro").

V/131 został wysłany do Afryki już w styczniu 1942 roku, miesiąc po dwóch pierwszych dywizjonach, nie wiadomo jednak do jakiej jednostki miał zostać przydzielony, jako że dywizja "Centauro" stacjonowała wtedy we Włoszech. Najprawdopodobniej

miał dołączyć do 133. D.Panc. "Littorio" która przybyła do Afryki w podobnym czasie, a swoje poprzednie dywizjony oddała dywizji "Ariete". Nie ma to jednak większego znaczenia, ponieważ oddział nigdy nie dotarł do swojego celu. 23/24 stycznia liniowiec MV Victoria, przejęty przez Regia Marina (Królewską Marynarkę Wojenną) i wykorzystywany w celach transportowych, został storpedowany przez Brytyjczyków. Razem z nim na dno poszedł cały dywizjon V/131, a także część XII BCM. Niedługo później rozpoczęto odtwarzanie jednostki, tym razem wyposażonej w nowsze działa M41, która w maju 1942 została przemianowana na DLIII Gruppo Semoventi oraz wstępnie przydzielona do 1. Dywizji Piechoty "Superga". Gdzieś na przełomie lata i jesieni tego samego roku struktura dywizjonu zmieniła się z dotychczasowych 2 baterii po 4 działa na 3 baterie po 6 dział (łącznie z 4 Carro Comando i 8 Semoventi przeszła na 5 CC i 18 Semoventi).

Dalszy los oddziału pozostaje niepewny; nie wiadomo czy kiedykolwiek dotarł do "Supergi". Można się spotkać z informacją, jakoby miał dołączyć do dywizji "Centauro" podczas walk w Tunezji na wiosnę 1943 roku, jednak występuje też wersja mówiąca o pozostaniu dywizjonu we Włoszech i wzięciu udziału w obronie Sycylii przed Amerykanami w lipcu, lub Rzymu przed Niemcami we wrześniu tego samego roku. Kolejną pojawiającą się opcją jest rozformowanie jednostki i użycie jej wyposażenia jako uzupełnień dla innych oddziałów, jednak jak do tej pory żadna z wersji nie znalazła solidnego potwierdzenia. <12>

Drugi z dywizjonów, VI/131, został skomponowany z żołnierzy 46. Pułku Artylerii ze 102. Dywizji Zmotoryzowanej "Trento", pod dowództwem majora Tommaso Barone.

9 kwietnia 1942, gdy dywizjon stacjonował jeszcze we Włoszech, na rozkaz naczelnego dowództwa 2 działa samobieżne z rezerwy, 20 załogantów i trochę ciężarówek Bianchi Miles z sekcji transportowej zostało oddzielonych od swojej jednostki aby sformować tzw. "Sezione Antisabotaggio" (Sekcję Antysabotażową) w ramach 2. Armii w Słowenii. Miała być to jednostka o charakterze przeciwpartyzanckim, jednak niewiele o

niej wiadomo. Odesłane pojazdy zostały zaraz zastąpione nowymi.

W maju tego samego roku, po reorganizacji, oddział przyjął nazwę DLIV Gruppo Semoventi i znalazł się pod jurysdykcją 28. Pułku Artylerii z 4. Dywizji Piechoty "Livorno". Pod koniec lipca natomiast został zaokrętowany i wysłany do Afryki Północnej do której dotarł 8 sierpnia, a tam przydzielono go do 3. Pułku Articolere (Artylerii Szybkiej) wchodzącego w skład dywizji "Littorio".

Dywizjon brał udział w ostatniej ofensywie Osi na przełomie sierpnia i września 1942 jako część włoskiej awangardy, jednak został stosunkowo szybko wycofany.



Semovente M40 z przedłużonymi błotnikami

Na przełomie lipca i sierpnia 1942 ukończono formowanie dwóch ostatnich jednostek wyposażonych w działa samobieżne M40.

Pierwsza o numerze DLV, miała wejść w skład 10. Raggruppamento Corazzato (Zgrupowania Pancernego) przygotowywanego do operacji C3, czyli włosko-niemieckiej inwazji na Malte. Na początku jesieni 1942 stało się jasne, że w obecnej sytuacji inwazja nie będzie możliwa, z operacji więc zrezygnowano, a przygotowane jednostki otrzymały nowe przydziały. Do DLV Gruppo Semoventi prawdopodobnie nigdy nie wysłano załóg, a w związku z tym jego maszyny ostatecznie rozdysponowano pomiędzy inne oddziały jako uzupełnienia.

Ostatni z dywizjonów nosił numer DLVI.

Dowodzony przez podporucznika Del Duce przybył do Afryki 25 września 1942 roku aby dołączyć do 3. Pułku Articolere dywizji "Littorio", jednak na miejsce dotarła jedynie pierwsza

bateria, natomiast druga została utracona w trakcie transportu. Od tego momentu wszystkie 4 aktywne dywizjony dział M40 walczyły na jednym froncie.



Trzecie działo
pierwszej baterii z
DLVI Gruppo oraz
żołnierze z tej samej
jednostki

W październiku 1942 możliwości ofensywne osi były na wyczerpaniu, mimo uzupełnień przy stale rosnącej sile aliantów jednostki włosko-niemieckie wydawały się słabe.

Na ten moment w skład włoskiego XX Korpusu Armijnego wchodziły trzy dywizje:

– **101. D.Zmot. "Trieste"**

XI Battaglione Carri M (czołgi M13/40)

VIII Battaglione Bersaglieri Corazzati (Batalion Bersaglierów Pancernych, samochody pancerne AB41)

– **132. D.Panc. "Ariete"**

IX, X i XIII Battaglioni Carri M (czołgi M13/40 i M14/41)

DLI i DLII Gruppi Semoventi (działa samobieżne M40 da 75/18)

III Gruppo Squadroni Corazzati "Nizza Cavalleria" (Grupa Szwadronów Pancernych, samochody pancerne AB41)

– **133. D.Panc. "Littorio"**

IV, XII i LI Battaglioni Carri M (czołgi M14/41)

DLIV i DLVI Gruppi Semoventi (działa samobieżne M40 da 75/18)

III Gruppo Squadroni Corazzati "Lancieri di Novara" (czołgi L6/40)

*Na potrzeby artykułu rozpisane oddziały zostały ograniczone jedynie do jednostek pancernych, nie są to pełne składy dywizji. Należy również pamiętać, że XX KA był tylko jednym z kilku korpusów walczących w Afryce, jednak pozostałe nie mają większego znaczenia dla historii działań samobieżnych.

Na ten moment cały korpus liczył około 240 czołgów i 24 działa samobieżne, po 12 w obu dywizjach pancernych.

Nocą z 23 na 24 października aliancka nawała artyleryjska rozpoczęła II bitwę pod El Alamein. Oddziały Osi okopały się w pozycjach obronnych.

Na lewym skrzydle włoskiego korpusu broniła się dywizja "Littorio"; LI (51.) batalion czołgów w rejonie szosy nadmorskiej Via Balbia, IV batalion wspierany przez DLVI dywizjon między Tell el Aqqaqir, a Kotą 28 oraz XII wspierany przez DLIV w okolicy Kot 33 i 34.

Na prawym natomiast walczyła "Ariete"; IX batalion wspierany przez DLII dywizjon na południowy-wschód od Bir el Abd, X wspierany przez DLI w rejonie Raqabet el Retem, a trochę za nimi XIII batalion i 21. niemiecka D.Panc (Mapa załączona poniżej).

W następnych dniach rozpoczął się przerzut wojsk z południa na północ. Pierwsze, bo wieczorem 26 października, marsz rozpoczęły IX batalion i DLII dywizjon kierując się na Tell el Aqqaqir. Po drodze kilkakrotnie starły się z Brytyjczykami, jednak po południu następnego dnia ruszyły do natarcia razem z 21. D.Panc. i "Littorio". Na tym samym odcinku zażarcie walczyły DLIV i DLVI wspierając swoje bataliony czołgów, niestety jeszcze tego samego dnia DLIV dywizjon utracił całą drugą baterię w okolicy Koty 34, gdy ta próbował ratować XII batalion pod ciężkim ostrzałem. Znaczna część załogantów, w tym jej dowódca, kapitan Stefano Baglione, zostało rozerwanych przez pocisk artyleryjski który uderzył w środek ich zebrania podczas postoju... Resztki drugiej baterii (1 Carro Comando i trochę ludzi) zostały podpięte pod pierwszą.



Mapa rozmieszczenia jednostek pod El Alamein – AFV NEWS Volume 5 No. 6

W związku z dużymi stratami zarządzano odwrót, jednak zanim udało się wycofać 28 października zniszczony został IX batalion. Tego samego dnia Semoventi z DLII i DLIV dywizjonów oraz czołgi IV batalionu zniszczyły 20 pojazdów przeciwnika, jednak utraciły przy tym większość własnych z których sprawne pozostały tylko 4.

Kolejnego dnia resztki wydzielonej grupy powróciły do swojej macierzystej dywizji i zostały częściowo załatanie nowym materiałem w postaci 20 czołgów i 6 dział samobieżnych (prawdopodobnie oryginalnie należących do DLV dywizjonu), jednak dostawy te były zbyt małe żeby poprawić sytuację na froncie, brakowało również zapasów i paliwa.

2 listopada siły alianckie rozpoczynają operację "Supercharge" potężnym natarciem na północnym odcinku frontu. Resztki sił pancernych Osi (łącznie 150 pojazdów różnych rodzajów) stawiały twardy opór, jednak nie miały szans z przeważającym przeciwnikiem.

Pozostałości dywizji "Littorio" i "Trieste" robią co mogą aby nie dopuścić do przełamania, jednak ich wozy są masakrowane jeden po drugim, w nocy w trakcie odwrotu pod Bir el Abd duże straty ponosi także XIII batalion czołgów z dywizji "Ariete", podczas gdy X BCM i DLI dywizjon bronią prawego skrzydła przed oflankowaniem.

4 listopada resztki "Ariete" zostają okrążone, jednak

desperacko walczą z silniejszym pod każdym względem przeciwnikiem, tym samym umożliwiając Niemcom ewakuację drogą Via Balbia. Z kotła zdołały wyrwać się jedynie 2 działa samobieżne i 1 wóz dowodzenia z DLI dywizjonu oraz 6 czołgów. 5 listopada zniszczone zostają resztki dywizji "Littorio", a 6 to co pozostało z "Ariete". Do tego momentu przetrwały jedynie 2 działa samobieżne z DLIV które utracono w trakcie dalszego odwrotu. Pozostałości obu dywizji zostaną potem połączone w Grupę Operacyjną "Ariete", a ostatecznie włączone do dywizji "Centauro" w trakcie walk w Tunezji.

Razem z dywizjami stracone zostały wszystkie 4 operacyjne dywizjony na Semoventi M40 da 75/18, a działa tego typu nie były już nigdy więcej użytkowane. <13>

[1] [7] [8] [9] [11] [12]



Wrak działa M40 z oderwanym dachem

Małowanie i oznakowanie

Fabrycznie wszystkie Semoventi i Carri Comando M40 zostały pomalowane jednolitą beżową farbą w odcieniu piasku zwaną "Khaki Sahariano" (FS 33434). Ze zdjęć można wywnioskować, że dodatkowy kamuflaż nie był malowany i do końca wszystkie pojazdy pozostały w barwach fabrycznych.

W przypadku oznakowania taktycznego sprawa się komplikuje, bowiem w trakcie ustanawiania systemu oznaczeń w 1938 roku armia włoska nie miała żadnych dział samobieżnych, a więc nie wypracowano dla nich wytycznych. Jediną rzeczą przewidzianą

przez przepisy były tablice rejestracyjne/ewidencyjne malowane z przodu i z tyłu kadłuba, jednak bywały od tego odstępstwa i niektóre pojazdy ich nie posiadały. Tablice były białe z czerwonymi literami R^oE^to i następującymi po nich czterema czarnymi cyframi, na środku zaś znajdował się symbol zapalonego granatu artyleryjskiego, czasem zamieniany na skrzyżowane lufy armat. Znak rozpoznawczy dla samolotów w postaci białego koła na dachu (taki jak dla czołgów) nie był malowany.

Z powodu braku regulaminowych oznaczeń dowódcy większości jednostek wypracowali swoje własne systemy, aby łatwo dało się zidentyfikować konkretny pojazd, dzięki temu łatwiej też rozpoznać poszczególne dywizjony na zdjęciach;

W początkowym okresie służby DLI (znany jeszcze jako V/132) używał emblematu w postaci żółwia z armatą w starym stylu umieszczoną na skorupie, oraz drzewem palmowym na środku, malowanego w dolnej części boków kazamaty. Po reorganizacji z maja 1942 oznaczenia zmieniły się, przy okazji wprowadzając rozróżnienie na poszczególne baterie.

Oznaczeniem pierwszej z nich został duży, czarno-żółty trójkąt skierowany czubkiem do dołu, malowany na bokach kazamaty i tyle kadłuba.

Druga bateria przyjęła bardzo podobne oznaczenie, jednak w jej przypadku przez środek trójkąta biegł dodatkowo pionowy, biały pasek.

Wozy dowodzenia baterii nosiły oznaczenia takie same jak podporządkowane im działa samobieżne, a obok nich widniał numer V, natomiast te z dowództwa dywizjonu nie były oznaczone lub nosiły sam rzymski numer.



Wczesny typ oznaczenia DLI
(V/132) Gruppo Semoventi –
[11]



Carro Comando drugiej
baterii z DLI dywizjonu

DLII dywizjon również używał czarno-żółtych trójkątów, jednak mniejszych i skierowanych czubkiem w górę.

W pierwszej baterii były żółte na górze i czarne na dole, w drugiej natomiast na odwrót. Dodatkowo nad trójkątami bocznymi malowano białą cyfrę arabską oznaczającą numer działa w baterii (wozy dowodzenia baterii miały rzymską VI zamiast cyfry arabskiej), a po bokach trójkąta tylnego liczby 133 z lewej i VI z prawej.

Carri Comando z dowództwa dywizjonu nosiły tylko numery VI.

Dodatkowo co najmniej jedno działo (numer 2 z drugiej baterii) nosiło emblemat baraniego łba obok trójkąta bocznego. Barani łeb był uniwersalnym znakiem używanym przez różne pojazdy dywizji "Ariete".

Ze zdjęć można wywnioskować, że to właśnie DLII przyswoił system "trójkątowy" jako pierwszy, a DLI później zapożyczył od niego tę koncepcję.



Czwarte działo pierwszej baterii z DLII Gruppo Semoventi



Pojazdy z dywizjonu DLII (VI/132), wyraźnie widoczne tylne oznakowanie. Numer 133 jest pozostałością po pierwotnym przydziale do 133. Pułku Artylerii

W DLIV prawdopodobnie tylko pierwsza bateria kapitana Davide Beretty nosiła specjalne oznaczenia. Były to czerwone kształty (trójkąty, koła, kwadraty i romby) malowane na rogach tyłu kazamaty. Każde działo w baterii miało swój własny kształt, który stawał się także jego radiowym sygnałem wywoławczym. Wozy dowodzenia nie były oznaczane.



Działo o numerze 4462 z pierwszej baterii DLIV, na rogach kazamaty widoczne dwa romby

Dywizjon DLVI przyjął system dużych kół z cyframi arabskimi w środku, malowanych na bokach i tyle kazamaty (w tylnej części tło nie było już koliste, po prostu pokrywało całość górnej połowy zakrzywionej płyty na rogu).

W pierwszej baterii cyfry były czarne na białym tle, w drugiej natomiast białe na czerwonym, oznaczały numer działa w baterii.

Wozy dowodzenia baterii zamiast numeru miały namalowaną sylwetkę konia. <14>



Wóz dowodzenia pierwszej baterii z DLVI Gruppo

Nie wiadomo czy DLIII i DLV miały jakiegokolwiek oznaczenia. W przypadku DLV jest to mało prawdopodobne ze względu na brak załóg które mogłyby je namalować.

Jeśli chodzi o ustalone tablice rejestracyjne pojazdów przypisanych do konkretnych oddziałów sytuacja wygląda

następująco:

▪ **DLI**

– **Pierwsza bateria:**

4470 (V) CC

4449

4461

4149? <15>

–

▪ **DLII**

– **Pierwsza bateria:**

– (VI) CC

– (1)

4453 (2)

4454 (3)

4457 (4)

– **Druga bateria:**

4472 (VI) CC

4464 (1)

4466 (2 + baranie łby na bokach i przy przedniej rejestracji)

– (3)

– (4)

▪ **DLIV**

– **Pierwsza bateria:**

– CC

4443 (trójkąt lub kwadrat)

4445 (koło)

4447 (trójkąt lub kwadrat)

4462 (romb)

– **Sezione Antisabotaggio (Słowenia):**

4614

4616

▪ **DLVI**

–**Pierwsza bateria:**

– (sylwetka konia) CC

– (1)

– (2)

4601 (3)

– (4)

Jeśli jakiś pododdział nie został wymieniony oznacza to, że nie są znane żadne tablice maszyn z niego pochodzących. Dopiski w nawiasach informują o oznaczeniach indywidualnych danego pojazdu, jeśli ów takie posiadał. Litery “CC” oznaczają, że dany pojazd był wozem dowodzenia.

[8] [11]



Rysunki wokół rejestracji
działa o numerze 4466.
Widać również
niestandardowe, skrzyżowane
lufy na środku

Podsumowanie.

Mimo, że Semovente M40 da 75/18 nie był pojazdem idealnym to na polu walki spisywał się bardzo dobrze. Był to najgroźniejszy pojazd pancerny jaki Włosi wysłali na front afrykański i w momencie wprowadzenia okazał się być niemiłym zaskoczeniem dla aliantów. Zapoczątkował też linię rozwojową włoskich dział samobieżnych która zakończy się w 1944 roku na potężnym M43 da 75/46.

Do dziś zachowały się jedynie dwa egzemplarze pojazdu.

Jeden znajduje się w El Alamein War Memorial uratowany ze złomowiska w 1967 roku i przeniesiony tam bez podjęcia napraw.

Drugi zdobyty jeszcze w trakcie wojny przez Amerykanów do niedawna stał w Aberdeen Proving Ground, jednak ostatnio został odnowiony (choć obecne malowanie pozostawia wiele do życzenia) i przeniesiony do U.S. Army Field Artillery Museum w forcie Still w Oklahomie.



Działo z El Alamein WM –
Heather Cowper



Działo z Fort Still.
Oryginalnie był to pojazd o
numerze 4445 z DLIV
dywizjonu – Toadman's Tank
Pictures – Facebook

Obecne malowanie jest
niehistoryczne, a dwa typy
oznaczeń wykluczają się
wzajemnie

Notatki:

<1> Na początku lat '30 część FIAT-ów 3000 została przebrojona w armatki 37/40 Vickers-Terni, takie same (a często te same) w które później uzbrojono M11/39, jednak już wtedy konstrukcja czołgu była przestarzała.

<2> Z zachowanych zdjęć wynika, że co najmniej jedno Semovente M40 (możliwe 2) i jeden Carro Comando zostały wyposażone w

długie błotniki, najprawdopodobniej pochodzące z wczesnych czołgów M13/40. Nie wiadomo, czy było to rozwiązanie fabryczne, czy też modyfikacja polowa, ale druga opcja jest bardziej prawdopodobna.

<3> Teoretycznie EP miały być pociskami typu HEAT, ale ze względu na wady konstrukcyjne ich działanie bardziej przypominało amunicję typu HESH. Ostatecznie zostało to poprawione i nowe pociski EPS działały poprawnie.

<4> Czasem można spotkać się z informacją, że przy okazji tymczasowego przebrojenia na działo 75/32 zamieniono także silnik na ten umieszczany później w wersji M41. Aktualnie nie ma dowodów które mogłyby poprzeć taką tezę, a wręcz przeciwnie; pojazd o numerze rejestracyjnym "4443" został później wysłany do Afryki Północnej w składzie 1-ej baterii z DLIV Gruppo Semoventi, co wynika z zachowanych zdjęć oraz wspomnień dowódcy owej baterii – Davide Beretty. [8] Skoro wóz ten nie pozostał na terenie Ansaldo-Fossati jako maszyna testowa, mało prawdopodobnym jest aby zmieniano mu części wewnętrzne, ponieważ tylko utrudniłoby to prace logistyczne.

<5> Czołgi radiowe "Centro Radio" były wozami dowodzenia używanymi przez plutony łączności na szczeblach pułku i batalionu, a czasem przez dowódców kompanii. Od standardowego czołgu różniły się wyłącznie posiadaniem drugiego zestawu radiowego z drugą anteną z tyłu, po prawej stronie kadłuba. Produkowano je na bazie M13/40 3-ej serii, M14/41 i M15/42.

<6> Prawdopodobnie SPA 38R lub Bianchi Miles.

<7>

– **DLI i DLII** (2 baterie po 4 działa) pozostały w "Ariete", zniszczone z całą dywizją pod El Alamein.

– **DLIII** (2 baterie po 4 działa) zatoneło w trakcie transportu do Afryki, później zrekonstruowane w układzie 3 baterii po 6 dział na M41, dalszy los nieznan.

- **DLIV i DLVI** (2 baterie po 4 działa) przydzielone do dywizji "Littorio", zniszczone razem z nią pod El Alamein.
- **DLV** (2 baterie po 4 działa) prawdopodobnie nigdy nie przydzielono załóg, po zrezygnowaniu z inwazji na Maltę użyte jako uzupełnienia dla innych jednostek.
- **DLVII** (3 baterie po 6 dział) przydzielono do dywizji "Centauro", zniszczone razem z nią w Tunezji.
- **DLVIII** (2 lub 3 baterie po 6 dział) przydzielone do 11. Dywizji Piechoty "Brennero" w Grecji.
- **DLIX** (3 baterie po 6 dział) przydzielone do dywizji "Centauro", zatoneły w transporcie, później odtworzone w układzie 2 baterii po 6 dział (tylko z dwoma wozami dowodzenia, po 1 na baterię) i znów wysłane do "Centauro". W Tunezji posłużyły za bazę dla "Raggruppamento Piscicelli" i tam też zostały zniszczone.
- **DLX** (3 baterie po 6 dział, prawdopodobnie nieskompletowane w całości) przydzielono do 10. Dywizji Piechoty (później zmotoryzowanej) "Piave", jednak nie wiadomo czy kiedykolwiek do niej trafiły. Na wiosnę 1943 z załóg DLX utworzono DCI Gruppo Semoventi na działach M43 da 105/25, a poprzednie pojazdy pozostawiono na Sycylii bez obsługi.

DLXI – (3 baterie po 6 dział) przydzielono do 32. Pułku Pancernego na Sardynii, 23 września 1943 pierwszą baterię (6 dział) wysłano na Korsykę aby wspomóc wojska włosko-francuskie w walce z Niemcami, prawdopodobnie wcielono ją do 20. Dywizji Piechoty "Friuli". 22 października wróciła do macierzystej formacji, a zaraz potem rozwiązano cały pułk.

DLXII – Nigdy nie sformowano, część przewidzianego personelu przydzielono do DLXI

<8> Kota – oznaczenie punktu wysokościowego na mapie.

<9> W tym wypadku termin "zaginieni" odnosi się do żołnierzy z

których nie zostało wystarczająco dużo, aby dało się ich zidentyfikować... na ogół były to załogi pojazdów rozerwanych wybuchem amunicji, lub spalonych.

<10> Warto wspomnieć, że poza 16 działami M40 w aktywny skład pułku wchodziło również 8 ciężkich dział przeciwlotniczych Cannone da 90/53 Mod.39 zamontowanych na pakach ciężkich samochodów ciężarowych Lancia 3Ro, określanych mianem "Autocannoni", co mniej więcej oznacza "działo samobieżne na podwoziu samochodowym/kołowym". Wiele podobnych pojazdów wejdzie do służby w schyłkowym okresie walk w Afryce, jednak w przeciwieństwie do 90/53 su 3Ro, będą to pojazdy budowane prowizorycznie na froncie.

<11> Dywizja pancerna Tipo A.S.42 przepisowo powinna liczyć 190 czołgów, jednak ze względu na braki i problemy logistyczne żadna z nich nigdy nie osiągnęła tej liczby. Rzeczywista liczebność w najlepszych momentach nie przekraczała 130.

<12> Najbardziej prawdopodobną opcją wydaje się ta, mówiąca o wysłaniu dywizjonu do Afryki w ramach dywizji "Centauro", ponieważ pozostałe wersje historii podejrzanie pokrywają się z losami innych, podobnych jednostek:

– Jako uzupełnienia użyta została DLV Gruppo Semoventi, również dość enigmatyczna jednostka, dokładniej opisana w dalszej części głównego tekstu.

– Podczas obrony Sycylii stacjonowała na niej DLX Gruppo Semoventi, nie została jednak użyta w boju. Jest to kolejna mniej znana i słabo udokumentowana jednostka, stąd mogła wziąć się pomyłka.

– Podczas obrony Rzymu użyte zostało DIII Grupo Autocannoni, początkowo wyposażone w działa samobieżne Autocannone da 90/53 su Lancia 3Ro i wysłane do Afryki w ramach dywizji "Littorio", gdzie razem z nią zostało zniszczone, a następnie odtworzone we Włoszech, już na nowszych Autocannoni da 90/53 su Breda 52. Podejrzanie podobna historia, jak i nazwa, czyż nie?

– Raczej mało prawdopodobne, że DLIII kiedykolwiek dotarła do swojej planowanej dywizji, biorąc pod uwagę, że podczas

kampanii w Tunezji "Superga" musiała być wspierana przez wydzieloną baterię z DLVII Gruppo Semoventi dywizji "Centauro", co nie miałoby miejsca gdyby dysponowała własnym oddziałem samobieźnym.

Mimo to wersja z dywizją "Centauro" też ma swoje problemy;

– Brak dokumentacji fotograficznej, mimo że dwa pozostałe Gruppi dywizji zostały obfotografowane (DLVII i DLIX). Istnieje jedno zdjęcie które może przedstawiać działo z DLIII, jednak nie jest to pewne ze względu na brak dokładnych danych o fotografii.

– Jednostka nie widnieje w OdB dywizji w jakiegokolwiek publikacji.

– Gdyby dywizjon faktycznie dotarł do Tunezji to dlaczego miałyby przechodzić do dywizji "Centauro", skoro walczyła tam również jego "Superga", zwłaszcza biorąc pod uwagę, że "Centauro" miała już przydzielone dwa dywizjony samobieźne (ww. DLVII i DLIX)? Teoretycznie można by to wyjaśnić utraceniem pojazdów DLIX w transporcie i chęcią uzupełnienia braków, bądź co bądź, ważniejszej z dywizji, jednak wciąż brakuje na to twardych dowodów.

<13> Nie wliczamy tu DLIII jako, że zostało przezbrojone na Semoventi M41, ani DLV ponieważ nie jest jednostką operacyjną.

<14> Można spotkać się z informacją, że w późniejszym okresie DLVI zmienił tło z kół na prostokąty, jednak najprawdopodobniej jest to wynik literówki, ponieważ w rzeczywistości takich oznaczeń używało DLVII Gruppo Semoventi walczące w Tunezji na działach M41.

<15> Tablica 4149 przytaczana jest w jednej publikacji [1], jednak na zdjęciu do którego się odnosi widać jedynie jej ostatnią cyfrę, więc równie dobrze może to być 4449. Dodatkowo numer 4149 wydaje się być zbyt niski dla działka samobieźnego, biorąc pod uwagę że tablice najwcześniejszych egzemplarzy zaczynały się od cyfr 44.

Bibliografia i źródła:

- [1] Nicola Pignato – Semovente da 75/18, Technica del Primo, Storia Militare, Parma 2010
- [2] Filippo Cappellano – Le artiglieria del Regio Esercito nella seconda guerra mondiale, AES, Parma 1998
- [3] <https://warspot.ru/12020-luchshiy-klon-renault-ft>
- [4] <https://tanks-encyclopedia.com/ww1-italy-renault-ft-italian-service/>
- [5] <https://warspot.ru/10601-samaya-malenkaya-samohodka-italii>
- [6] <https://tanks-encyclopedia.com/semovente-m40-da-75-18/>
- [7] Gli Autoveicoli da Combattimento dell'Esercito Italiano vol.2 – Nicola Pignato, Filippo Cappellano, Roma 2002
- [8] Batterie Semoventi alzo zero – Davide Beretta, Mursia, VI edizione, 2019
- [9] Tank Power vol.CXII 365, Semovente da 75/18 – Janusz Ledwoch, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2011
- [10] Storia dell' Artiglieria Italiana, vol. XV, Comitato per la storia dell' A.I.
- [11] Carro M, Carri medi M11/39, M13/40, M14/41, M15/42, Semoventi e altri derivati, Volume secondo – Andrea Tallillo, Antonio Tallillo, Daniele Guglielmi, Gruppo Modellistico Trentino di studio e ricerca storica, Trento 2012
- [12] 132. Dywizja Pancerna "Ariete" w boju, część II – Marek Sobski, Technika wojskowa Historia, numer specjalny 2/2022, Magnum-X
- [13] RESTAURO SEMOVENTE 75/18 su SCAFO M42 del COMUNE DI

BERGAMO a cura di OTOMELARA – OTO MELARA Una Società
Finmeccanica, BERGAMO CITTÀ DEI MILLE, La Spezia, 31 ottobre
2007

[14] THE ARMORED UNITS OF THE ROYAL ARMY AND THE ARMISTICE,
2nd Volume – Paolo Crippa, World War Two 1939-1945, Witness to
war

Autor artykułu: Grzegorz Sikorski