

La Vespa va alla guerra..



1955, la Francia è impegnata nella Guerra di Indocina ed i suoi avversari: i guerriglieri Viet Ming con l'aiuto cinese si stanno sempre più trasformando in un esercito, fornito di artiglierie e carri armati. Spesso questi veicoli sono ricoverati in luoghi inaccessibili in cui solo i Paracadutisti, piombando dal cielo possono accedere, combattendoli con i cannoni senza rinculo forniti dagli Americani. Per trasportare appunto questi cannoni sui sentieri impraticabili si pensò di far realizzare dalla italiana Piaggio, che ormai da quasi dieci anni aveva conquistato il mercato europeo con la propria motoretta Vespa, una versione militare di quest'ultima in grado di trasportare il cannone senza rinculo M20 da 75 mm.

La Vespa, realizzata nel 1946 dagli stabilimenti aeronautici della Piaggio, spostati nel Biellese per sfuggire alle offese belliche, deve la sua origine alla felice intuizione di Enrico Piaggio che insieme all'amico Conte Carlo Felice Trossi immaginarono una motoretta capace di permettere agli Italiani, esausti dalla sforzo bellico, si spostarsi autonomamente e ne affidarono la realizzazione all'Ingegnere aeronautico Corradino D'Ascanio.

Fu immediatamente un grande successo e la piccola moto: "scooter" come questi tipi di motociclo vennero nominati, divenne il sogno di tutti i giovani italiani per cui l'auto rimaneva un traguardo irraggiungibile; presto la sua fama raggiunse l'Europa in cui fu costruita su licenza in molti Paesi; in Francia fu la ACMA (Ateliers de Construction de Motocycles et Automobiles) a costruire su licenza Piaggio la Vespa ed è a questa azienda che venne affidata la realizzazione della Vespa TAP (Troupes AéroPortées).



L'origine fu il modello commerciale Vespa 150 cc, irrobustito nella struttura portante, parafrangente anteriore modificato e sistemazione per il trasporto del cannone senza rinculo M20 da 75 mm. e di sei proiettili, un portaoggetti venne sistemato anteriormente allo scudo per il trasporto di due taniche di carburante e del treppiede del cannone, la ruota di scorta fu sistemata all'interno dello scudo mentre un gancio sistemato posteriormente permetteva di trainare un apposito rimorchietto monoruota.

Dal 1956 al 1960 la ACMA realizzò circa 700 di questi veicoli nelle versioni TAP56 e TAP 59 (secondo il modello della Vespa commerciale d'origine) che giunti troppo tardi per l'Indocina vennero usati, con risultati discutibili, da reparti paracadutisti della Legione in Algeria.

Per l'impiego il cannone doveva essere estratto dal veicolo e montato sul suo treppiede (lo stesso della mitragliatrice Browning 1919 cal. 30-06), l'ipotesi che potesse sparare dal veicolo o addirittura in marcia sono "fantasie metropolitane".



Veicoli pronti per il lancio



Completamente equipaggiata con rimorchio





Il serbatoio sistemato sotto la sella



Il portaoggetti sullo scudo



TAP e rimorchio



La culatta del M20 in posizione aperta

DATI TECNICI

Cilindrata	145 cc.
Alesaggio/Corsa	57x57 mm
Potenza	5.4 CV / 4.5 Kw a 5000 g/m
Cambio	3 marce
Carburatore	Dell'Orto TA19C o MA19D
Frizione	Dischi multipli
Accensione	Volano magnete 6 volt
Lubrificazione	Miscela olio benzina al 5%
Velocità	60 Km/h
Lunghezza	1.76 ml
Larghezza	0.69 ml
Altezza	1.11 ml
Ruote	3.5 x 8" a dischi scomponibili

La scheda tecnica della Vespa 150 da cui deriva la TAP

OMOLOGATO DALL'ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 412 DEL 27 - 12 - 1954

TELAIO

Passi - - - - - mt. 1,165
 Lunghezza massima - - - - - + 1,70
 Altezza minima dal suolo - - - - - + 0,16
 Altezza massima sedile - - - - - + 0,79
 Lunghezza massima - - - - - + 0,730
 Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno) Kg. 98

MOTORE

2 tempi
 Numero dei cilindri - - - - - 1
 Alesaggio - - - - - m/m 57
 Corsa - - - - - " 57
 Cilindrata totale - - - - - cc. 145,3
 Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/l'. C.V. 5,4
 Potenza fiscale - - - - - " 3
 Rapporto di compressione - - - - - 6,3
 Accensione a magnete volano tipo Piaggio con bobine A.T. sistema Lubrificazione a miscela Avviamento a pedale

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
 Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

A 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1ª Velocità	1 : 12,2
2ª Velocità	1 : 7,46
3ª Velocità	1 : 4,73

Velocità massima: 82,9 Km/ora
 1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 70,1 Km/ora.

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Pneumatici 3,50" x 8".

FRENI

Del tipo ad espansione - Tamburi alettati.
 Anteriore Ø mm. 125 - lunghezza mm. 17 - con comando a leva sul manubrio.
 Posteriore Ø mm. 127 - lunghezza mm. 22 - con comando a pedale.

IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALAZIONI

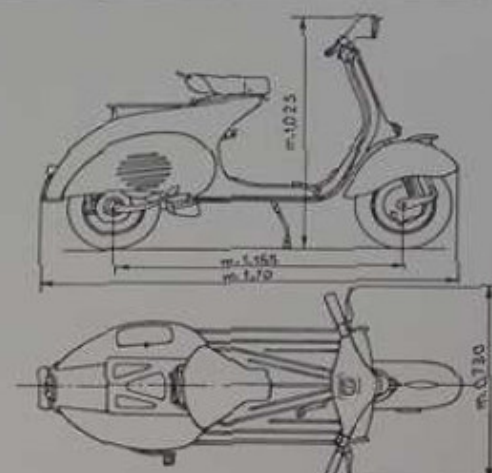
Proiettore Ø 115 con lampada-bi-ube da 4 V - 25/25 W e lampada 4 V - 1,5 W. tipo appr. I. G. M. n. 1794.
 Fanale posteriore a luce rossa per illuminazione larga con lampada 6 V - 3 W - catodiottro rosso posteriore.
 Contachilometri con lampada illuminazione quadrante 6 V - 1,5 W.
 Avvisatore acustico - Alternatore da 32 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 4 Ah.

SERBATOIO

Capacità totale litri 8,2 di miscela benzina-olio.

CONSUMO

Litri 2,4 di miscela per 100 Km. (norma C. U. N. A.).



Side view dimensions: m. 1,025 (height), m. 1,165 (wheelbase), m. 1,70 (total length), m. 1,70 (ground clearance).

Top view dimensions: m. 0,69 (width), m. 0,730 (seat length).

Di seguito alcuni particolari tipici della TAP non presenti sulla Vespa 150



Il parafango anteriore ridotto



Irrobustimento e protezione sottoscoeca



Tanica sistemata sotto la ruota di scorta