

PIEZA AUTOPULSADA M-55 DE 203/25 mm

DESARROLLO

Después de la Segunda Guerra Mundial el Ejército de los EE.UU. quería una familia de piezas de artillería pesadas autopropulsadas para que sustituyeran y complementaran a los chasis de 105 y 155 y 203 mm procedentes de la guerra (M-37, M-41, M-40 y M-43 respectivamente), todos con cámaras abiertas y sin protección superior, con otras piezas que, siguiendo las nuevas tendencias, tuvieran protección total para los sirvientes. En Julio de 1946 se fijaron las características militares que debería reunir la nueva cureña autopropulsada para el cañón de 155 mm y el obús de 203 mm.

Como es norma, el diseño se debería basar en los chasis y la mecánica de los carros existentes en el momento, los M-47, M-48 y M-103, todos con el mismo motor, el fiable Continental AV-1790, la misma transmisión, ruedas, cadenas, etc. y en componentes del M-41, con el fin de abaratar costes de desarrollo y simplificar la logística; en Abril de 1948 se encargó el desarrollo a la Pacific Car and Foundry Company de Renton, en Washington.

La nueva pieza tendría el arma montada sobre una torre cerrada semigiratoria, para que proporcionara protección a los sirvientes, aunque sólo se podía apuntar en el sector delantero debido al potente retroceso; el motor y resto de elementos mecánicos, iguales que los del carro M-48, estaban situados delante para permitir que la torre pudiera abrirse por su parte posterior y así se municionara desde atrás; una gran reja posterior, descendida mediante un cable y torno manual, proporcionaba el agarre necesario para absorber el retroceso.

El tren de rodaje era similar al del carro del que se deriva pero invertido, con la rueda propulsora delante y la tensora detrás y en contacto con el suelo.

El conductor se sentaba dentro de la torre, a la izquierda con una puerta a su costado, el apuntador tenía su puesto a la derecha de la torre con el goniómetro de punterías y los volantes de dirección y elevación y otra puerta a ése costado, y el jefe de pieza disponía de una cúpula con periscopios atrás y a la derecha del techo de la torre, con el afuste para una ametralladora antiaérea Browning estandar.

La familia consistía en un cañón de 155 mm que se denominó M-53 y en un obús de 8 pulgadas (203 mm) que utilizaba la boca de fuego de la pieza remolcada M-1 y después M-115 y cuyo autopropulsado se llamó M-55; el nombre completo era “Howitzer, Heavy,

Self-Propelled, Full-Tracked, 8 inch, M-55". Estas piezas se complementaban con una de 105 mm con torre cerrada que sería el M-52 y otra de 155 mm sin torre que sería el M-44, ambas sobre el mismo chasis.

El prototipo del nuevo M-55 apareció en Julio de 1952 como 'HMC T107' y en seguida se inició la producción (estaban en la guerra de Corea) pero no tuvo demasiado éxito, y el M-53 menos aún; no se hicieron versiones y sólo estuvo en producción desde 1952 a 1955, por la misma Pacific Car and Foundry Co. que lo desarrolló.

Se emplearon por el Ejército y la Infantería de Marina de los EE.UU. y por Bélgica, Italia, Alemania y España.

HISTORIA

En 1974 llegaron a España procedentes del Ejército belga, a través del programa de Ayuda Mutua americano (AYAM.), cuatro de éstos obuses de 203 mm modelo M-55.

Las piezas se trasladaron a la Academia de Artillería de Segovia, probablemente con fines de evaluación y de estudio de Doctrina acerca de su empleo, pero nunca se destinaron a ninguna Unidad táctica, posiblemente debido a su elevado consumo y a los problemas de transporte que causarían debido a su peso y volumen.

A finales de 1988, la empresa SITECSA realizó una inspección de una de las piezas que se trasladó al Polígono de Tiro "Costilla" en Cádiz, para pruebas de pólvoras.

La modernización prevista consistía en el cambio del motor Continental de gasolina por un diesel de 450 CV, cambio de los depósitos de carburante, adopción de un sistema hidráulico para puntería que anteriormente era manual y revisión del resto de componentes.

La modernización no se efectuó.

Las piezas siguieron en la Academia de Segovia hasta ser dadas de baja. Una se trasladó al Instituto Politécnico del Ejército nº 1 (IPE 1) para conocimiento y prácticas por los alumnos.

Actualmente, aunque dadas de baja para el servicio, siguen a cargo del programa AYAM. y podrían ponerse en uso, por lo que están controladas por el Tratado FACE.

CARACTERÍSTICAS

GENERALES

Peso en combate: 44,452 Tm

Peso vacío: 40, 825 Tm

Longitud total: 7,91 m

del casco: 7,02 m

Ancho: 3,58 m

Altura: 3,47 m (sin ametralladora)

Presión en el suelo: 0,78 Kg/cm²

Dotación: 6 hombres

Blindaje: 15 mm de acero

ARMAMENTO

Obús T 89 (M-47)

Calibre: 8" (203,2 mm)

Longitud: 5.080 mm (25 calibres)

Cierre de tornillo, con sectores roscados y lisos

Rayado: 64 rayas dextrosum

Sector de tiro horizontal: + - 30° mando mecánico

vertical: - 5° + 65° mando hidráulico

Municiones con disparos no engarzados .

Peso del proyectil rompedor: 90,72 Kg

Velocidad inicial (7ª carga): 594 m/s

Ametralladora Browning M-2 HB de calibre 50" (12,70 mm)

Dotación: 900 disparos

MECÁNICAS

Motor Continental AV – 1790 - 5B con 12 cilindros en V a 90° de gasolina

Refrigerado por aire

Potencia: 810 CV (SAE) (596 Kw) a 2.800 r.p.m.

Cilindrada: 29.360 cm³

Pieza autopropulsada M-55 de 203/25 mm

Transmisión Allison CD – 850 de trenes epicicloidales
Dos velocidades adelante y una atrás
Tren de rodaje con suspensión por barras de torsión
Amortiguadores hidráulicos y topes de muelles
Rueda propulsora delante, con dos coronas dentadas
Rueda tensora detrás apoyada en el suelo
6 ruedas de rodaje
3 rodillos de apoyo

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 48 Km/h
Capacidad de carburante: 257km
Obstáculo vertical: 1 m
Trincheras: 2,26 m
Vadeo (sin preparación) 1,22 m
Pendiente máxima: 60 %

TÁCTICAS

Transporta dentro 10 disparos completos de 203 mm
Alcance máximo: 16.800 m
Grúa de carga eléctrica, integrada
Teja de carga con atacador mecánico por manivela
Luces infrarrojas para conducción
Protección contra fuego de armas ligeras y metralla

EL DEL MUSEO

Después de conocerse la situación de obuses de 203mm de éste modelo en Segovia y en Carabanchel (Madrid), se decidió por la Brigada XII pedir para el Museo éste último que el IPE 1 no deseaba mantener, dada su proximidad y por tanto mayor facilidad de transporte, a pesar de que los de Segovia se encontraban en mejor estado.

La petición se hizo en Octubre de 1990, pero el asunto languideció hasta que se reactivó en Marzo de 1992; entonces se concedió la pieza pero surgió el problema del transporte y

peor aún, la carga de un vehículo de más de 40 Tm y de éste tamaño y dentro de unos patios del IEE. en los que entretanto se había construido un edificio delante; después de un estudio de medios y posibles soluciones, lo resolvió la Compañía de Transportes de la AGL.1 que transportó la pieza el día 22 de Julio del 92 con una de sus góndolas.

Durante el transporte se desencajó la escotilla de la cúpula al golpear contra un puente en la autovía M-30.

Después de descargar la pieza se colocó directamente en las bases de hormigón que se tenían preparadas empujándola con un carro. Días más tarde, se limpiaron la gran cantidad de piedras que tenía en su interior.

En Junio de 1.996 se comenzó a pintar algunas zonas del interior con objeto de mostrarlo abierto durante las visitas; se abatió la reja, se abrieron los portones posteriores, se montó la grúa de municiones y se puso en funcionamiento el cierre, la teja de carga y el atacador.

En la chapa de identificación del vehículo, delante del conductor, se puede leer que es un ... HOWITZER... M55, con el ...‘SERIAL NO 90’...y construido...’BY PACIFIC CAR AND FOUNDRY COMPANY’ ... ¡ además de las clásicas y habituales medidas y datos para embarque.

En el plano vertical de la culata del obús, se lee:

How. 8 inch T89 NO 30

ORD. DEPT. U.S.A.

D.P.G. 1952

6110 LBS INSP

YRF PA V.L.P.

por lo que sabemos que se trata del vehículo n° 90, pero en cambio, la boca de fuego es la n° 30, construida en 1.952.

MAQUETAS

* A escala 1/87 tiene ésta maqueta la casa austríaca Roco, bajo la denominación “US-Panzerhaubitze 203 mm”, que también ofrece, cambiando el tubo, el M-53 de 155 mm. El M - 55 viene con freno de boca que no tienen los españoles, pero es muy sencillo cortarlo.

* Hay una maqueta muy antigua a 1/35 de Frog De Luxe denominada “8in SP Howitzer” que seguramente será casi imposible encontrar; tenía los interiores y freno de boca, pero suprimir éste último no sería ningún problema.

PINTURA

En el Ejército español las piezas siempre tuvieron pintura caqui sin ningún distintivo de Unidad y así se ha mantenido la del Museo.

Por el interior, como todos los materiales americanos, está pintado de blanco brillante, excepto las puertas y escotillas, en el caqui del exterior y los dos portones posteriores de la torre que están pintados de caqui el superior y de blanco, extrañamente, el inferior.

Los asientos de los tripulantes tienen almohadillados forrados en plástico negro.

DATOS

- “Vehículos blindados del ejército español” pag.18, 20
- “Carros de combate y vehículos acorazados en la Historia de España” pag.56
- Iberoamericana de Tecnologías Sep.90 pag.25

BIBLIOGRAFÍA

- “Jane’s pocket book 4” pag.174, 175
- “ id “ edic.1977 pag. 238, 239
- “Kraftfahrzeuge und Panzer der RW, WH und BW” pag.613
- Fichas de material de Artillería III N° 11.36
- Profile 41 (M103 + M41) pag.210, 211