

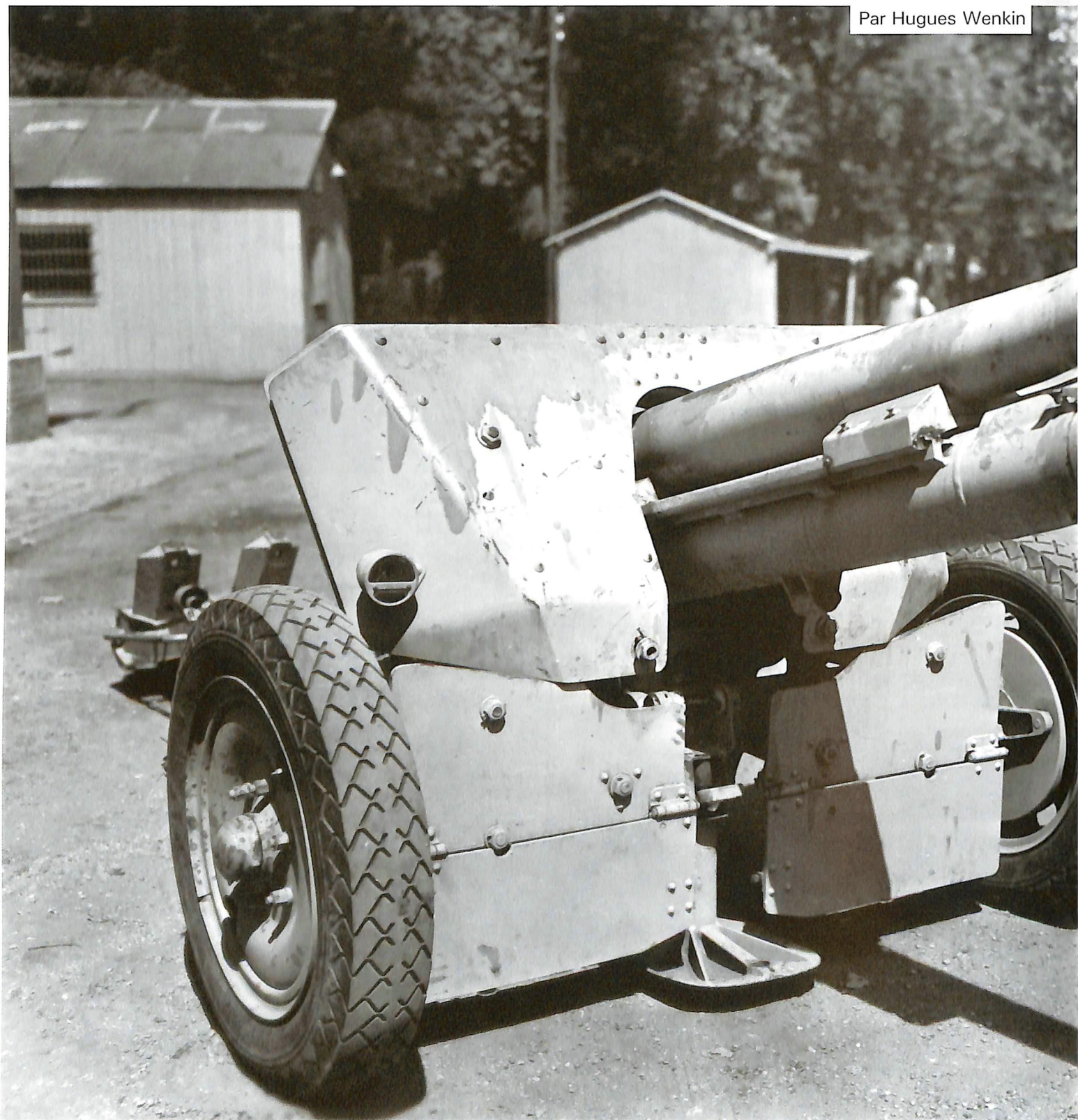


6,6cm Pak 5/800 L/50

6,6cm Pak

UN CALIBRE TROP ATYPIQUE

Par Hugues Wenkin





1942



5/800 L/50

Lorsque la *Wehrmacht* envahit la Tchécoslovaquie en mars 1939, elle occupe des usines d'armement assemblant des matériels très performants. Parmi elles se trouve la société Škoda qui, outre des chars, fabrique des pièces d'artillerie. Les vainqueurs s'emparent donc d'un butin conséquent et, par la suite, font travailler pour leur compte les bureaux d'études tchécoslovaques. Ceux-ci vont développer de nouveaux modèles, qui ne seront pas tous mis en service, à l'image du canon antichar *6,6cm Pak 5/800 L/50*.



◀ Le pied central utilisé pour la mise en batterie et son mécanisme permettant son pivotement sont clairement visibles sous le tablier inférieur. La conception de cette arme est sans la moindre fioriture. Si elle avait été mise en production, gageons que sa fabrication aurait été économique.

Sauf mention contraire :
toutes photos, US NARA.

▼ En position de traction, le pied est relevé vers l'avant. Les données balistiques sur l'arme sont particulièrement rares du fait de son rejet par l'Armée allemande.

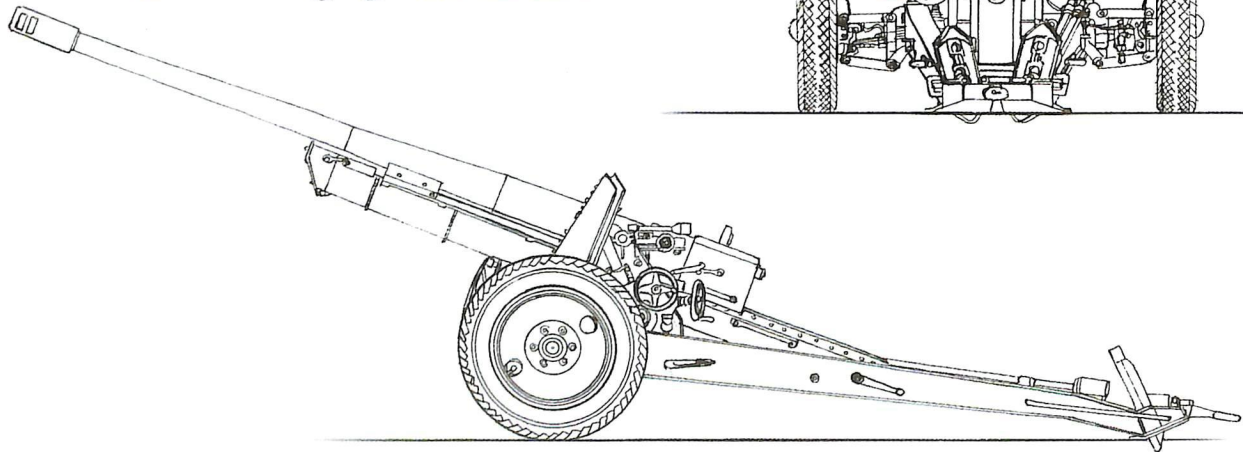
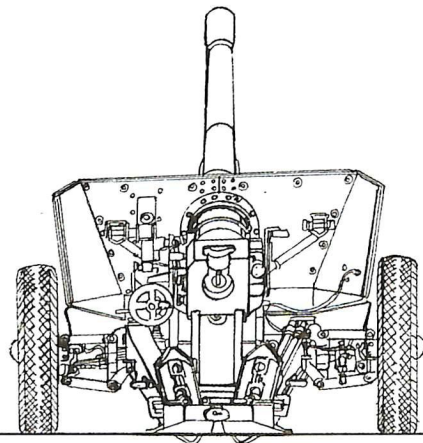
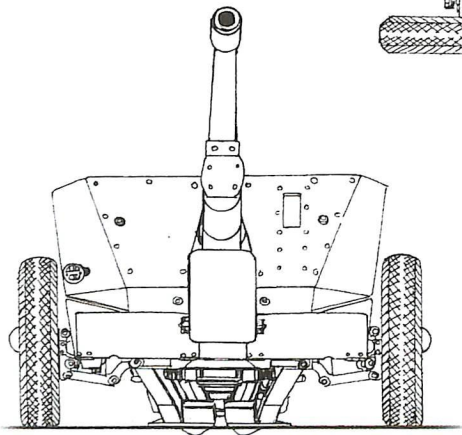
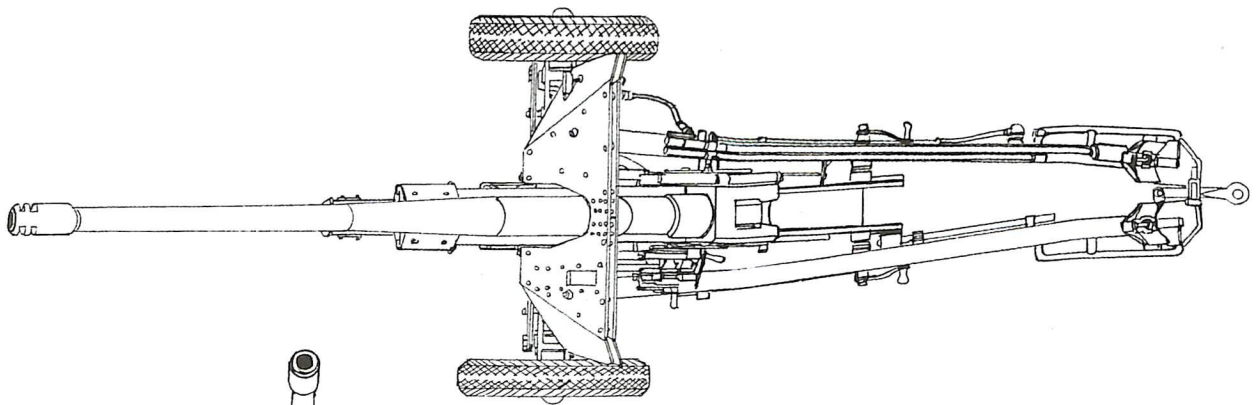
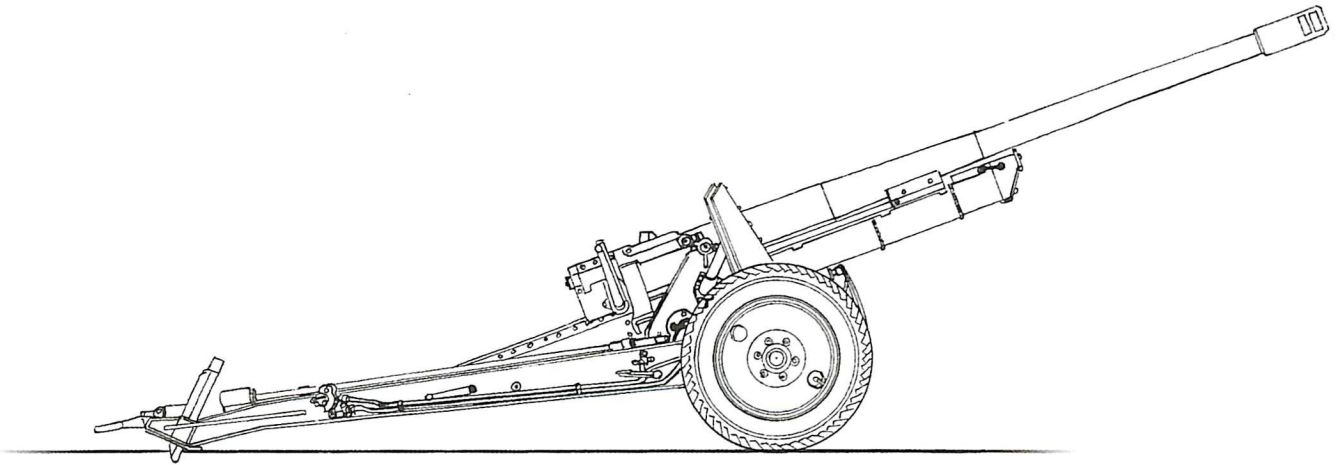
UNE GRANDE EXPÉRIENCE

La société Škoda de Pilsen est l'une des premières manufactures d'armes à s'intéresser aux pièces anti-chars. Pendant les années 1920, son bureau d'études travaille d'arrache-pied pour concevoir un canon disposant de réelles capacités dans ce domaine. Après avoir sorti, en 1934, un tube de 37 mm qui équipera les blindés de la firme, l'usine produit le P.U.Z. vz 36 de 47 mm. Cette arme est considérée comme la plus performante de l'époque, et les Allemands l'utiliseront sous la dénomination de *4,7cm Pak 36(t)*. Fin 1940, forte de sa réputation, Škoda reçoit l'instruction de concevoir un antichar plus puissant. Le projet est baptisé *Pak 5/800*. Construit d'un seul bloc, le tube de 66 mm est long de 50 calibres, et il est prolongé par un frein de bouche à deux étages. La culasse est fermée par un coin glissant verticalement. Le *6,6cm Pak 5/800* peut être opéré de manière manuelle ou semi-automatique. En mode manuel, un levier situé à droite de la culasse est abaissé afin de relever le coin de fermeture. L'obus est engagé dans la chambre, qui est refermée en relevant le levier. Une fois la manette de sûreté désengagée, le coup peut partir. En fonctionnement semi-automatique, un jeu de pignons est enclenché.



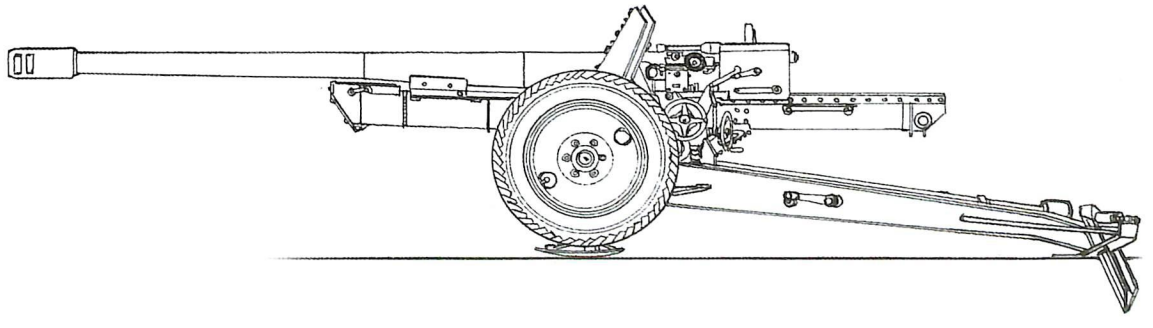
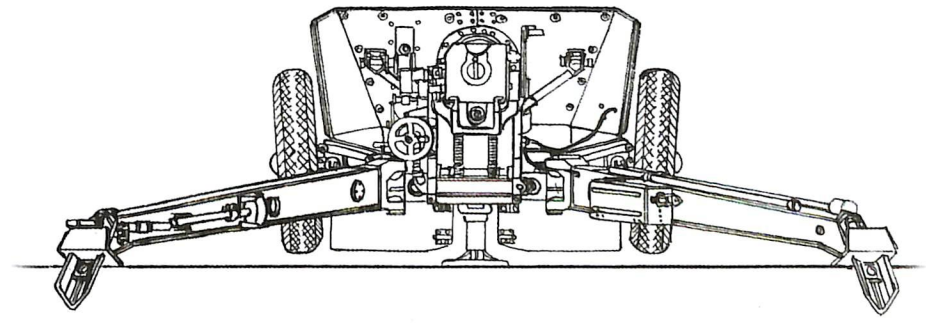
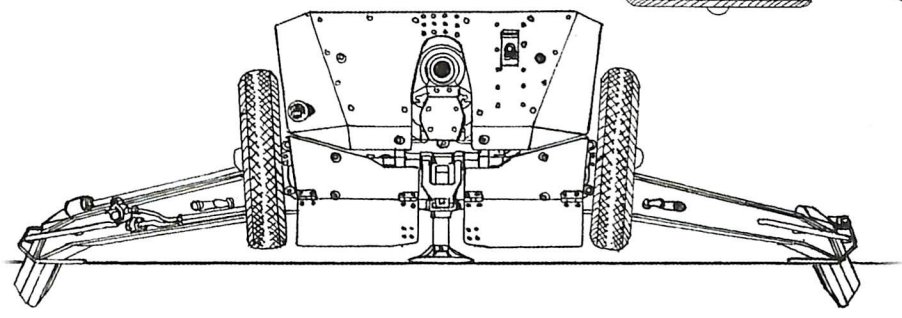
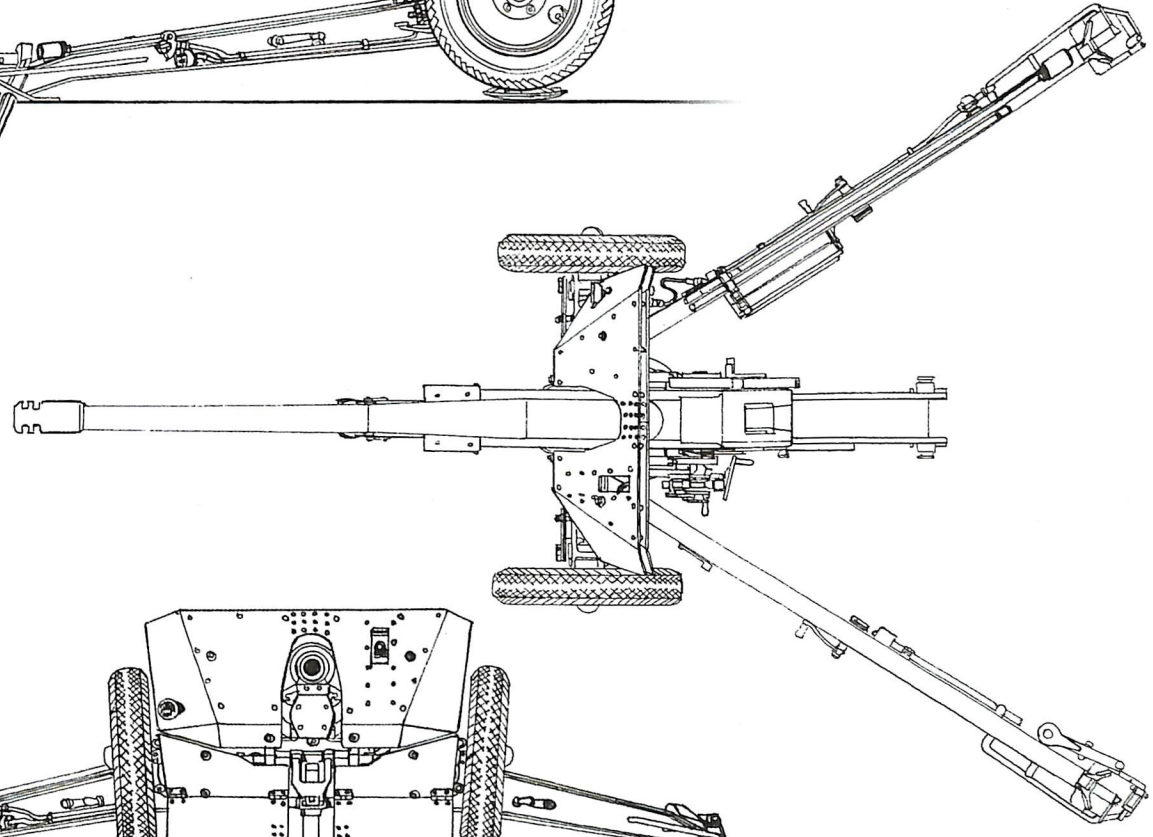
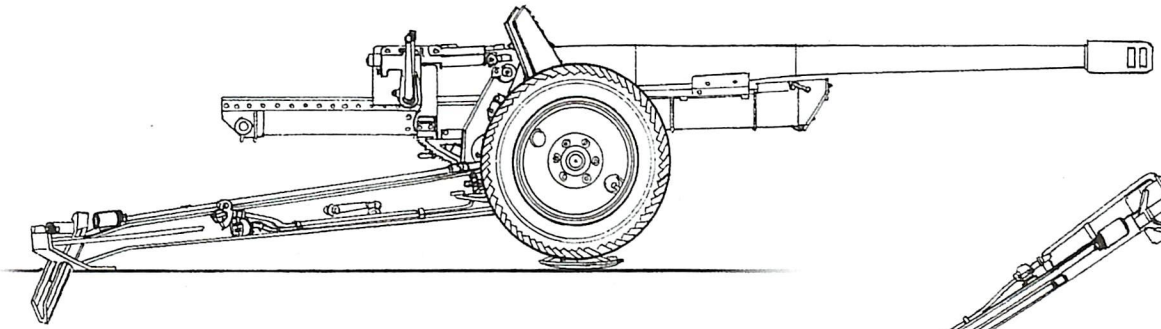


6,6cm PAK 5/800 L/50





1942



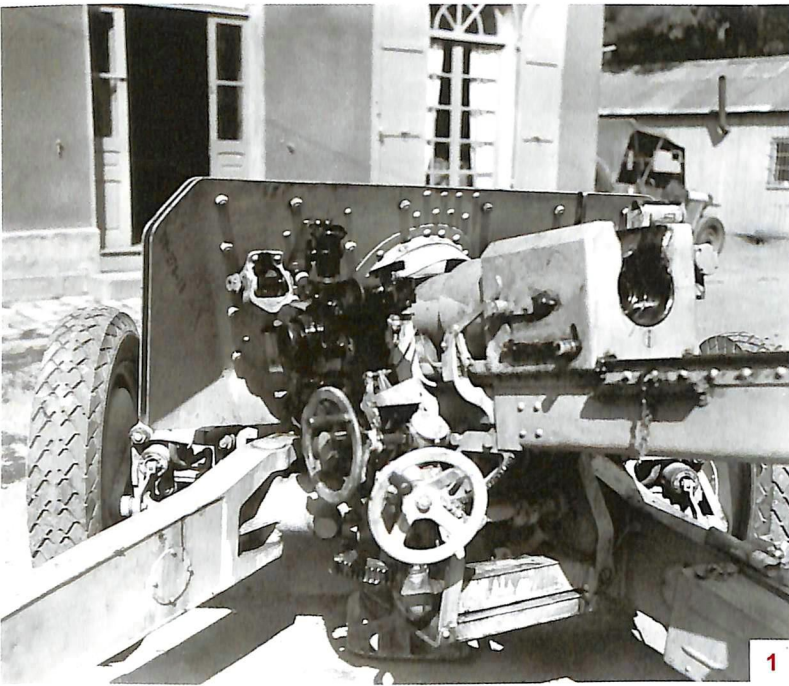
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2013

1/35e

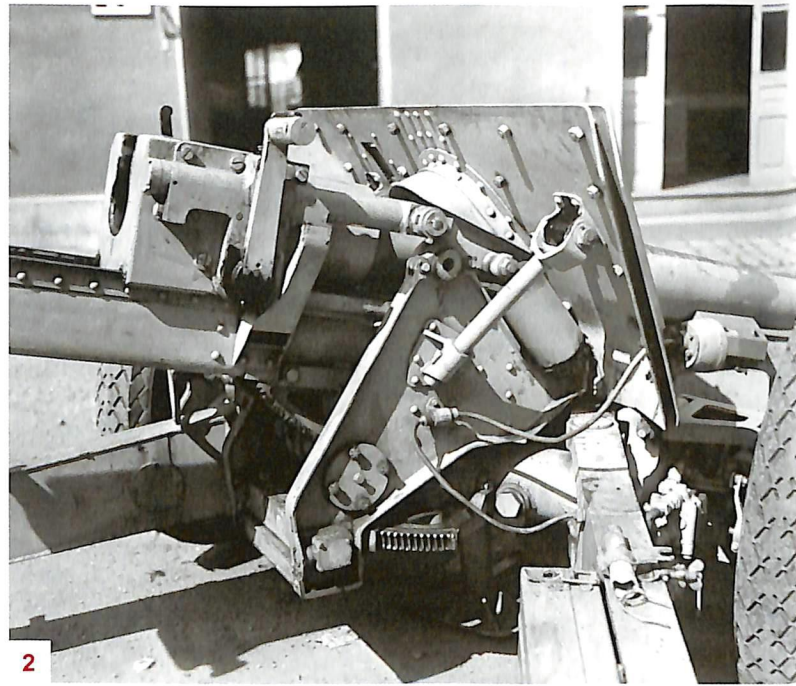
6,6cm PAK 5/800 (POSITION TIR)



6,6cm Pak 5/800 L/50



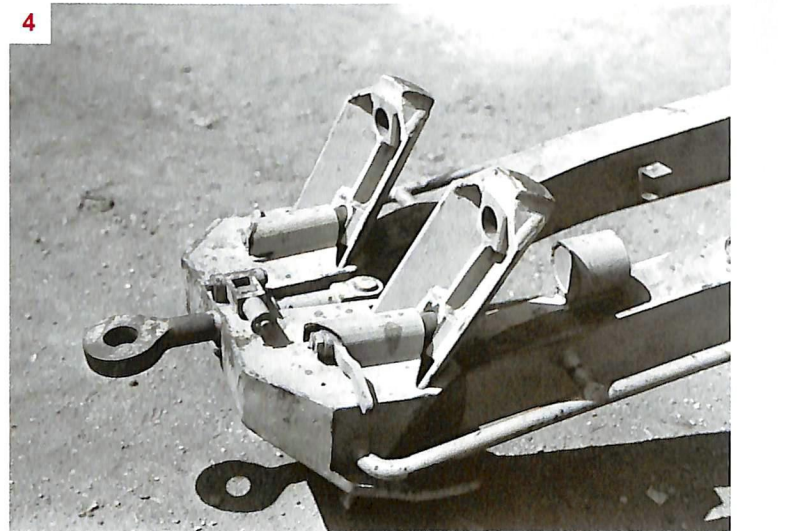
1



2



3



4

Lorsque le tir a eu lieu, le recul actionne un jeu de cames qui provoque l'ouverture de la culasse et l'éjection de la douille vide. L'opération de rechargement peut immédiatement commencer. Le prototype tire son premier obus en avril 1942. L'arme est capable de projeter une tête perforante de 5 kg à la vitesse initiale de 800 m/s. L'énergie cinétique emmagasinée dans le projectile est deux fois plus importante que dans le cas du *5cm Pak 38*, mais est inférieure à celle du *7,5cm Pak 40* conçu deux ans plus tôt. Considéré comme insuffisamment performant et doté d'un calibre de 66 mm par trop atypique pour la *Wehrmacht*, le *Pak 5/800* n'est, en définitive, pas retenu pour une production en série. L'affût, de conception soignée, sera par contre réemployé pour supporter une pièce similaire de 75 mm : le *7,5cm Pak 6/860*.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Le pointeur prend position sur la gauche de la culasse et dispose de deux manivelles pour régler son tir. L'élévation peut varier de -12° à $+20^\circ$. Cette limitation est propre à un usage antichar privilégiant les trajectoires horizontales. Le pointage en site est réalisé à l'aide d'une autre manivelle fixée à proximité immédiate de la première. Solidaire d'un pignon engagé dans un segment de roue dentée située derrière le pivot du berceau, cette poignée permet de balayer un angle transversal de 65° . Le poids du tube est contrebalancé par deux

1 - Vue des commandes de pointage et de la lunette de visée, le piston servant à déclencher le tir se trouve au centre de la manivelle réglant l'élévation.

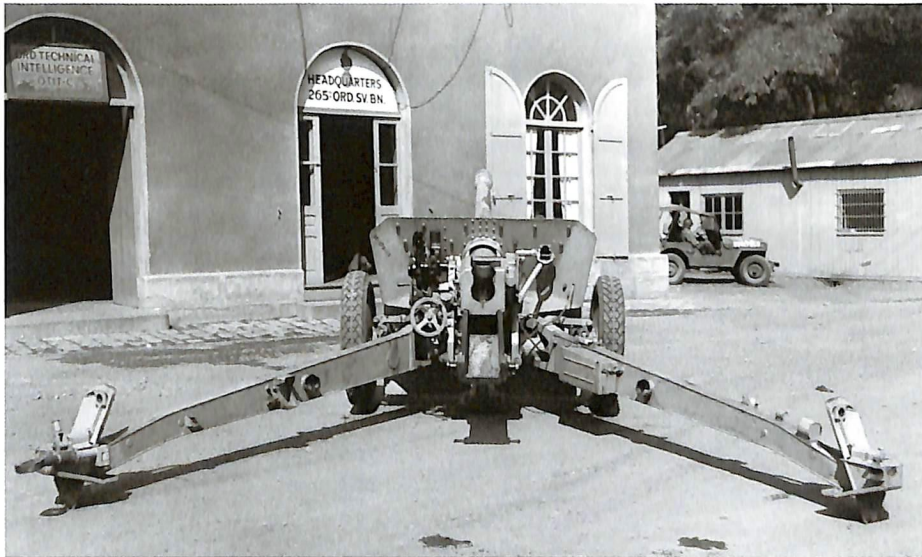
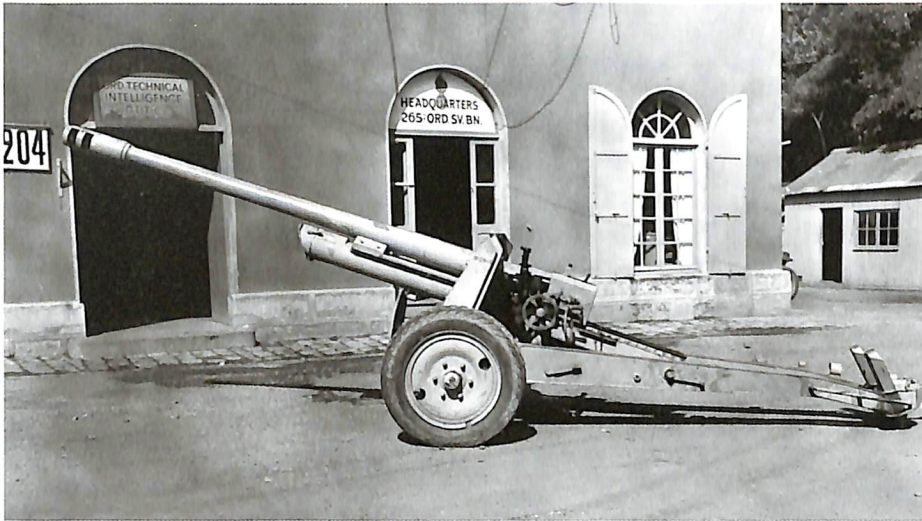
2 - Le ressort de fermeture de la chambre est solidaire du tourillon. Le blindage espacé du bouclier est clairement visible sur cette prise de vue.

3 - Détail du système de suspension de la roue et des canalisations des commandes pneumatiques de frein. Le dispositif de verrouillage des jambes en position de tir est également visible. Le levier sur la poutre, sous le tuyau, sert à libérer la jambe lorsque la pièce doit être mise en traction.

4 - Les bèches d'ancrage sont particulières sur cette arme. Elles sont matérialisées par des piquets passant à travers les jambes et qui s'enfoncent dans le sol lors de la mise en batterie.

ressorts compressés positionnés de part et d'autre et inclinés à 45° vers l'arrière. Le mécanisme de compensation de recul est de type hydropneumatique à deux pistons. Ces derniers se trouvent dans le berceau, en compagnie du récupérateur de recul. Le remplissage des cylindres se fait en soulevant une plaque de protection placée à l'extrémité extérieure. Faute de frein à main, la puissance de freinage est assurée par de l'air comprimé stocké dans un réservoir, lui-même installé sous la traverse principale. La libération du fluide sous pression est commandée par une valve près de la roue droite. Sa sortie alimente deux cylindres de frein. Le système de suspension utilise des pneus de 6x20 montés sur des roues constituées par de simples disques d'acier.

L'amortissement utilise des ressorts quart-elliptiques. Lors de la mise en batterie, un pied carré placé au centre de l'essieu doit être, au préalable, abaissé. Ce support se replie vers l'avant lorsque l'attelage doit être transporté par la route. Ensuite, l'écartement des béquilles provoque le soulèvement des roues par rapport au sol.

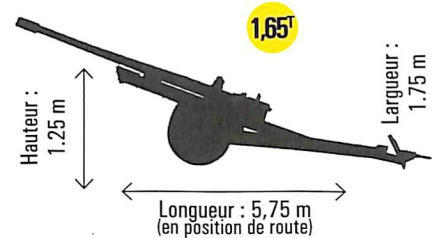


FICHE TECHNIQUE

6,6cm Pak 5/800 L/50

Calibre	6,6cm
Longueur du tube	3,3 m (50 calibres)
Vitesse initiale	800 m/s
Type	Char léger
Poids du projectile	5 kg

MORPHOLOGIE



Pointage en élévation	de -12° à +20°
Pointage en site	65°
Portée maximale	n.c.
Capacité de perforation	115 mm à 500 m

► La pièce antichar est présentée en position de route. Le frein de bouche à double étage est d'une grande sobriété.

◄ Lorsque la pièce est en position de tir, ses roues ne touchent plus le sol, le pied carré supportant alors l'ensemble du poids.

Les bèches sont alors ancrées dans la terre par l'intermédiaire de piquets coulissants de biais à travers les extrémités. Ces derniers sont enfoncés et verrouillés par un loquet. Trois points définissant un plan, le tout donne une plateforme de tir relativement stable. Le bouclier est similaire à celui des pièces germaniques de l'époque : il est constitué de deux plaques de blindage de 3 mm d'épaisseur, espacées de 3 cm. Enfin, le système de visée est assuré par deux lunettes télescopiques : la première, de type panoramique, dépasse au-dessus de la protection et permet de sélectionner la cible ; la seconde, plus directionnelle, donne sur une ouverture découpée dans le blindage et est utilisée pour un pointage fin. ■

Bibliographie

ETO Ordnance Technical Intelligence Report N° 391 du 26/08/1945 (US Nara)

Si le canon antichar 6,6cm *Panzerjägerkanone 5/800 L/50* affiche des performances balistiques supérieures à celles du 5cm *Panzerabwehrkanone 38 (Pak 38)*, il est aussi beaucoup plus lourd, avec 1,65 tonne contre seulement 830 kg pour le plus petit des deux. Les deux armes ne jouent pas dans la même catégorie, puisque le *Pak 38* est classé comme pièce de moyen calibre (supérieur à 4cm et inférieur à 5,9cm). Le 6,6cm se compare alors directement au 7,5cm *Pak 40 L/46* qui pèse 1,425 tonne, donc plus léger et qui est plus efficace. Il n'est alors pas étonnant que le canon tchèque n'ait pas été retenu par la *Wehrmacht*.

© M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine 2013

6,6cm Pak 5

Perforation : 115 mm à 500 mètres

5,75 m

5cm Pak 38

Perforation : 59 mm à 500 mètres

5,50 m

7,5cm Pak 40

Perforation : 171 mm à 500 mètres

6,20 m