CENTENARIO DE LAS UNIDADES ACORAZADAS

APRISA, DURO, LEJOS.

Por M. LUCENA LÓPEZ

El lema de la Brigada Acorazada (BRIAC) Guadarrama XII, que subtitula este artículo: "*Aprisa, duro lejos*", es todo un simbolo de la esencia de las unidades acorazadas en las Fuerzas Armadas españolas. Precisamente esa unidad celebró el pasado 9 de marzo de este año, 2022, el acto principal de esta conmemoración.

A lo largo de estos 100 años las unidades acorazadas han acudido con la mayor rapidez, la fortaleza de sus medios y a donde se les ha necesitado cumpliendo las misiones asignadas. Un buen ejemplo lo tenemos en la Brigada "Guzmán el Bueno" X, que actualmente esta desplegada en Letonia desde el 14 de enero y donde permanecerá seis meses dentro de la misión "Presencia Avanzada Reforzada-Letonia" en la que España participa desde 2017.

El 23 de junio de 1919 llega a España su primer carro de combate. Era un **Renault FT-17** francés, armado con una ametralladora de 8mm. que se cambió por una de 7 mm. reglamentaria en nuestro Ejército.
La Comisión de Experiencias de Artillería evaluó este carro satisfactoriamente. Sin embargo, el gobierno francés vetó la venta de más ejemplares y España Tendrá que esperar dos años, para que por fin, en septiembre de 1921 los franceses autoricen la adquisición de seis **Schneider CA-1** y once **Renault FT-17**. Uno de estos FT-17 (el denominado TSH, por Telegrafía Sin Hilos) será de mando, dotado con emisora de radio.

En diciembre de 1921 se reciben estos carros y se constituyen dos unidades en 1922 que serán las pioneras. El 4 de enero los seis Schneider formarán la **Batería de Carros de Asalto** que será la primera en realizar una acción operativa acorazada (13-14 de marzo 1922) de las FAS españolas al desplegarse en África.
El 9 de marzo los Renault FT-17 forman la **1ª Compañía de Carros Ligeros** que tendrá su bautismo de fuego también en África el 18 de marzo.

Imagen a doble página: carros Renault FT-17 desplegados en Alhucemas en septiembre de 1925 tras el primer desembarco en la historia de carros de combate



Renault FT-17 (TSH) de mando

Ilustro en estas páginas el centenario con imágenes de carros de combate, obuses o cañones autopropulsados (ATP), blindados medios de ruedas (BMR), vehículos de combate de infantería (VCI), vehículos de exploración de caballeria (VEC), vehículos de combate de ruedas (VCR) y vehículos de reconocimiento y combate de caballería (VRCC) que han formado parte de estos 100 años de historia. Se podría decir que no están todos los que son, pero sí son todos los que están.


Fiat Ansaldo CV-35



Schneider CA-I

Bajo estas lineas tenemos imágenes de dos periodos importantes en estos 100 años de historia. Las tres primeras, correspondientes al periodo de la **Guerra Civil** (1936-1939), algunas de las aportaciones extranjeras a los dos contendientes. Los carros italianos **CV-33/35** fueron los primeros en llegar a España el 16 de agosto de 1936, recibiendose a lo largo del conflicto 149. Los **T-26 B** de la Unión Soviética aparecieron en Seseña el 29 de octubre, mostrando la superioridad de su cañón de 45mm. De hecho, será el más numeroso (281) y emblemático de todos los usados en la Guerra Civil. Los primeros **Panzer I Auf A/B** alemanes (de los 121 que se recibirian hasta el final de la guerra) llegaron a Sevilla el 7 de octubre.

El inicio del segundo periodo (1939-1953), tras la Guerra Civil, lo protagonizan los alemanes. Dentro del llamado Programa Bär, en 1943 nos enviaron 20 carros Panzer IV H y 10 cañones de asalto StuG III. En servicio durante más de una decada, en 1954 los Stug III son dados de baja y en 1965, 17 Panzer IV se venden a Siria, donde participarán en la Guerra de los Seis Dias.

En las dos páginas siguientes veremos el predominio del material de EE.UU. en el periodo de 1953 a 1973 y como a partir de 1973 se consolida la industria de defensa en España con fabricación de carros bajo licencia (AMX-30) y desarrollos autóctonos.



T-26 B



Panzerkampfwagen I Ausf B



Panzerkampfwagen IV H



Cañón de asalto StuG III



M-24, desarrollado durante la II GM y del que 31 ejemplares sirvieron en España.



M-41. En 1957 llegaron los primeros carros de este tipo y en 1970 los últimos. En 1991 fueron dados de baja



M-47 de la Brigada de Caballería Castillejos. Se adquirieron 411 a EE.UU. y 84 a Italia



M-48 de la 7ª Compañía del II Batallón (enviado al Sahara español durante la crisis de 1974) del Regimiento de Infantería Acorazada Alcázar de Toledo nº 61, que fue la primera unidad española en recibir este carro (164 sirvieron en el Ejercito de Tierra y 17 en la Infantería de Marina).

Imagen a doble página, carro de combate Leopardo 2E, del Regimiento Acorazado "Córdoba" 10, integrado en la Brigada "Guzmán el Bueno" X , (encuadrada en la División Castillejos desde enero de 2021). Foto: MLL



VCI Pizarro Fase I en servicio desde 1998. Foto: MLL



VEC, en servicio desde 1987 Foto: MLL



VCI Pizarro Fase II en servicio desde 2017 Foto: MLL

HISTORIA MILITAR



M-60 A3TTS, Infantería de Marina. Foto: MLL



BMR 600 Foto: MLL



Obús ATP M-110, de 203 mm. Ya dado de baja, fue el más potente de las FAS



Leopard 2A4, con cañón de 120mm. Foto: MLL



Obús ATP M-109 A2, de 155 mm. Foto: MLL



AMX-30E



AAV 7P, Inf. de Marina Foto: MLL



"Piraña" IIIC, Infantería de Marina Foto: MLL

En estas páginas vemos parte del material de EE.UU. (1953 a 1973): carros ligeros (M-24 y M-41), medios (M-47 y M-48), obuses ATP (M-109 y M-110) y como a partir de 1973 y hasta nuestros días siguen llegando modelos de EE.UU. (M-60 en 1992, AAV 7P de 1972 a 1974, posteriormente modernizados aquí), se consolida la industria de defensa en España con fabricación de carros bajo licencia (AMX-30E y Leopardo 2E) y desarrollos autóctonos (BMR-600, VEC, Pizarro).



VRCC Centauro, con cañón de 105 mm. La Legión Foto: MLL



VCR 8X8 Dragón, último contrato. Se fabricarán 348 en España