

# **CARRO DE COMBATE M - 47 “Patton”**

## **DESARROLLO**

Hasta principios de 1945 la industria norteamericana no fue capaz de poner en servicio un carro que sustituyera al muy deficiente “Sherman” y aún así sólo un Batallón de M-26 “Pershing” intervino en la ocupación de Bohemia, en la actual república Checa.

Para paliar los numerosos defectos mecánicos que presentaba, en 1948 se desarrolló a partir de éste el M-46 “Patton”, con el nuevo motor refrigerado por aire y más potente Continental AV-1790-1, transmisión automática CD - 850, con otro cañón del mismo calibre de 90 mm. Unos 2400 M-26 Pershings se modernizaron posteriormente como M-46.

Cuando empezó la guerra de Corea estaba desarrollándose una generación de Carros ligeros T41, medios T42 y pesados T43, cuyo tipo medio tenía cañón de 90 mm y una sofisticada dirección de tiro con telémetro.

Como todo lo que se podía enviar a Corea a enfrentarse a los T-34/85 eran los M-26, M-46 y los M-4 A3 E8, ya estaba muy claro que el enemigo era el antiguo ‘aliado’ y el VS. Army estaba en neta inferioridad de carros ante una posible guerra total, en Septiembre de 1950 se decidió, como medida de emergencia, montar la torre del T42 en un casco modificado de M - 46 y comenzar la producción del nuevo carro rápidamente, como M - 47 “Patton”.

Mientras, se modificó la última serie de 360 M-46 con éstas mejoras mecánicas bajo la denominación M-46 A1, hasta que la producción del M-47 comenzó en Abril de 1951 por la American Locomotive Company (ALGO.) y la Detroit Tank Plant.

Las prisas tuvieron como consecuencia que los primeros carros presentaran múltiples defectos y no se comenzara a entregarlos a las unidades en Alemania hasta 1952; continuó fabricándose en 1953 y cuando cesó la producción se habían completado 8676 carros. No llegó a intervenir en la guerra de Corea, salvo un pequeño número para pruebas.

La distribución del carro es clásica y muy influenciada por el Panther alemán; fue el último diseño que mantenía los cinco tripulantes habituales de la S.G.M., con ayudante de conductor-ametrallador.

La torre y el casco son de acero fundido y la primera, alargada y estrecha, mejora las líneas y la protección balística de sus predecesores.

El conjunto motor-transmisión se demostró un acierto pleno porque aunque innovador y complicado resultó fiable, potente, duro y fácil de conducir y entretener; la mayor innovación estaba en la torre, con un computador balístico que integraba las correcciones por vida de tubo y tipos de munición, un telémetro estereoscópico de 1,52 m (60”) de base y un sistema hidráulico para el movimiento.

Que el US Army lo consideraba una medida provisional lo demuestra el hecho de que se contratara con la Chrysler Corporation el desarrollo de su sustituto, el M-48, antes de que entrara en producción y que en 1955, en menos de cuatro años, fuera declarado ‘limited standard’.

Prácticamente todos, menos unos centenares, fueron exportados bajo el Programa de Ayuda Militar (MAP.) a los países de la OTAN o aliados.

Al durar la producción poco tiempo no hubo versiones y sólo existen unas pocas diferencias de detalle en las series, como la presencia o no de un rodillo tensor entre la última rueda y la propulsora, o el freno de boca del cañón cilíndrico, en Y o en T; los primeros producidos tenían las barras laterales para colgar equipo en la torre, más finas y cortas.

## **HISTORIA**

Los doce primeros M-47, que llegaron a España en febrero de 1954 como consecuencia de los acuerdo Hispanoamericanos, se destinaron al Regimiento Acorazado “Alcázar de Toledo” nº 61, ya entonces el único Regimiento puro de carros de todo el Ejército y que todavía tenía los PzKw.IV y T-26. En esa época, el M-47 era un carro muy moderno que se había comenzado a fabricar menos de tres años antes y se le entregó a la unidad carrista por antonomasia.

Con los 12 carros se pudo formar en seguida una Compañía; en junio de ese año recibió 31 carros y en julio otros 20. A finales de 1954 el Regimiento ya tenía un Batallón de cuatro Compañías completo, con 68 carros.

Los siguientes llegaron en enero de 1956 y se repartieron individualmente para servir de escuela y con los 17 llegados en Febrero se formó el Escuadrón de Carros del Grupo Blindado “Dragones de Alfambra”.

Se continuaron recibiendo carros, en sucesivas remesas, hasta 1959, alcanzando un total próximo a los 400 M-47.

Los M-47 estuvieron en todos los Batallones de Carros de Infantería y en casi todos los Regimientos Acorazados o Ligeros Acorazados de Caballería, por lo que se le considera el carro más representativo del Ejército español.

En los años 70 ya estaba anticuado y su consumo de gasolina era devastador, por lo que se empezó a estudiar su actualización para que sirviera como carro de instrucción, modificándose finalmente casi todos con un motor diesel, denominado en España M-47 E.

Entretanto se habían adquirido como chatarra, procedentes de Italia, más de 100 carros que se almacenaron en el Parque Central de Ingenieros de Villaverde Bajo (Madrid), a la espera de su prevista transformación en diversas variantes de carros auxiliares, transformación que no llegó a producirse por no aceptarse los prototipos existentes y quedaron durante mucho tiempo aparcados en el citado Parque.

## **CARACTERISTICAS**

### ***GENERALES***

Peso en combate: 46.170 Kg

    vacío: 42.130 Kg

Longitud (cañón a las 12): 8,51 m (cañón en transporte):

    del casco: 6,36 m

Ancho: 3,51m

Altura al techo de la torre: 2,95 m

    a la cúpula del jefe: 3,02 m

    con ametralladora: 3,35 m

Luz libre al suelo: 0,47 m

Diámetro del anillo de la torre: 185 cm

Coraza: de acero de fundición en la torre

    planchas soldadas en el casco

    114 mm (máximo) en el escudo

    101 mm en el glasis

    51 mm en los lados de la torre

    12,7 mm en el piso

Tripulación: 5 hombres

    en el casco: conductor y ayudante-ametrallador

    en torre: jefe de carro, tirador a la derecha y cargador a la izquierda

## ***MECÁNICAS***

Motor Continental AV-1790-5B 2 cilindros en V, de gasolina

Refrigerado por aire

Potencia: 810 HP (603 Kw) a 2.800 r.p.m.

Par máximo: 215 Kgm a 2.400 r.p.m

Cilindrada: 29.356 cm<sup>3</sup>

Diámetro x carrera: 146 x 146 mm

Relación de compresión: 6,5 : 1

Encendido por magnetos

Transmisión: Allyson CD-850-4 de embrague hidráulico con trenes epicicloidales.

2 marchas adelante y 1 atrás

Dirección / cambio integrados en una palanca

Pivota en punto muerto

Salida de potencia: el 86,05 %

Motor auxiliar : Wisconsin TFT

Tren de rodaje con 6 ruedas de rodaje dobles a cada lado y 3 rodillos de apoyo dobles.

Rueda tensora delante y propulsora detrás (puede haber un rodillo tensor extra)

Suspensión por barras de torsión con amortiguadores hidráulicos en las 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup> y 6<sup>a</sup>.

Ruedas cadena de pasadores metálicos con caucho fundido

86 eslabones por cadena de 58 cm de ancho

Sistema eléctrico: a 24 v , 4 baterías

## ***ARMAMENTO***

Cañón M 36

Calibre: 90 mm (50 calibres) semiautomático.

Cierre de cuña vertical con evacuador de gases cilíndrico, próximo a la boca.

Sector de tiro vertical: de -9° a + 19°

Municiones hasta 12 tipos

71 disparos; en la torre, verticales y bajo el piso

2 ametralladoras Browning M-1919 A4; una paralela al cañón, a la izquierda, y la otra móvil a la derecha del casco.

Calibre: 7,62 mm (30") 7,62x63

Munición: 4.125 cartuchos

1 ametralladora Browning M-2 HB  
Calibre: 12,7 mm (.50") 12,70x99  
Munición: 440 cartuchos

### ***PRESTACIONES***

Velocidad máxima: 48 Km en carretera  
Relación potencia/peso: 17,45 CV/Tm  
Capacidad de carburante: 830 litros  
Autonomía teórica: 130 Km  
Consumo práctico: unos 8 l/Km  
Presión al suelo: 0,935 Kg/cm<sup>2</sup>  
Pendiente: 60 %  
Pendiente lateral: 30 %  
Trinchera: 2,60 m  
Escalón: 0,91 m  
Vadeo: 1,20 m

### ***TÁCTICAS***

No tiene protección NBQ.  
Visión nocturna: luces IR y visor para el conductor  
Puntería: sistema hidráulico en dirección y elevación para tirador y jefe de carro (prioritario)  
Sistema manual suplementario  
Óptica: periscopio de puntería T35 (6 aumentos)  
Telescopio auxiliar de punterías  
Telémetro estereoscópico T41 de 1,52 m de base, manejado por el tirador  
Transmisiones: radio AN/GRC-7 o AN/GRC-8  
Intercomunicación: AN/VIA-1

## ***EL DEL MUSEO***

El carro del Museo es uno de los que conservaba como una reliquia el Regimiento Alcázar de Toledo antes de crearse el museo; lo trajo el entonces Coronel del Regimiento D. Luis Oliver Buhigas, que lo hizo pintar con el número del carro que él había tenido de Teniente: 330.

Curiosamente, éste carro en particular nunca ha servido en España, porque es uno de los 2480 entregados por los EE.UU. a Italia y de los que al ser dados de baja, España adquirió como chatarra unos 100 para la prevista transformación a carros grúa y de zapadores que no llegó a efectuarse, quedando almacenados muchos años. Se distingue porque tiene los vierteaguas a los lados de la torre, característicos de los italianos. Tiene el freno de boca del cañón del tipo en T y no tiene el rodillo tensor.

El número de barcaza es el “ SER 323”

En la sala de exposición se muestran dos disparos para su cañón:

- Uno es un Perforante - Trazador M-318 que tiene pintadas las siguientes inscripciones

90 G CTG AP-T M.318 AI

- El otro es el Perforante-Subcalibrado-Estabilizado por aletas y Trazador (AP DS FS - T) de alta velocidad con núcleo de wolframio que tiene pintado

90 MM APFSDS-T LOTE: 1 - 82

## ***MAQUETAS***

\* A escala 1/87 lo tenemos gracias a la casa austriaca Roco, pero es un molde antiguo y aunque correcto no tiene mucho detalle.

\* En 1/35 sólo lo ofrece la casa italiana Italeri, naturalmente con calcas para versiones italianas además de las obligadas americanas, pero la maqueta representa perfectamente a los carros españoles.

## ***PINTURA***

Los M-47 en el Ejército español han estado casi siempre pintados de caqui-verde.

Durante una temporada, a principios de los años 60, los de la División Acorazada estuvieron enmascarados de tres colores: Un fondo ocre claro o terroso, sobre el que tenían manchas redondeadas de unos 40 a 60 cm de marrón oscuro chocolate y verde oscuro, en proporciones aproximadas de 50%, 25% y 25% de la superficie respectivamente o bandas

alargadas de los mismos colores. Los números tácticos iban en blanco en los lados de la torre y de unos 25 cm de alto.

En algunas Unidades, especialmente de Caballería, llevaron nombres propios en los lados de la zaga de la torre.

Durante bastante tiempo, los carros de Infantería llevaron un rombo de chapa del color de la Cia. (rojo, amarillo o blanco) en la parte posterior de la caja de la torre, algunas veces con el número del carro inscrito, en negro.

En los carros de otras Unidades de infantería fuera de la DAC. (especialmente los de la 2ª Región) los números eran de tamaño mucho mayor y estaban más atrás y las bandas de Cia. del cañón solían estar en el cilindro evacuador de gases.

También se acostumbraba a pintar pequeñas bandas del color de la Cia. en todo el equipo de abordo, para evitar pérdidas.

El del Museo está en el caqui-verde habitual con los números '830' a ambos lados de la torre, de los 25 cm de altura reglamentarios y en blanco que lo sitúan en la III Sección de la 3ª Cia. del II Batallón (8ª Cia.) del RIAC. Alcázar de Toledo nº 61, hacia los primeros años 70. Se modificó éste número a partir del '330' que tenía para que hubiese un carro de cada Batallón, no pudiendo cambiarse el del M-48 por no ser 'A 1'.

En las aletas delanteras de los guardabarros tiene pintado el emblema de Infantería en blanco y en el cañón dos bandas blancas de 10 cm por la 8ª Cia. (II Bon. / 3ª Cia.)

## ***DATOS***

- "Blindados en España -25 parte" pag.83, 84, 65, 86, 87, 88, 96, 138 a 142, 176 y 177.
- OSPREY-Vanguard 29 (The 14-47 & M-48) pag.4, 26
- "Jane's AFV Recognition hand.book" pag.36, 37
- Armour Profile 24 (14.47 Patton) pag.5, 8, 10
- Profile 52 (M-47 Patton) pag.218, 220, 224
- "La Caballería española 1939-88" pag.14, 16, 26

## ***BIBLIOGRAFIA***

- TM 9—2800—1 (feb.1953) pag.119
- Tecnología militar 3 (Carros modernos) pag.36, 39
- "Jane's pocket book 4" (edición 1977) pag. 54, 55
- "AFV recognition Handbook" pag.36