

OBÚS AUTOPROPULSADO M-37 de 105/23 mm

DESARROLLO

Simultáneamente con el desarrollo del carro ligero M24 “Chaffee”, cuyas primeras entregas comenzaron en Abril de 1944, el ejército de los EE.UU. había pensado en paliar las deficiencias de otros vehículos en servicio con una familia de vehículos complementarios, denominada “Light Combat Team (Equipo de Combate Ligero)”. Esta familia serían una serie de armas autopropulsadas específicas que usarían el mismo motor, transmisión, tren de rodaje y otros componentes mecánicos que el carro ligero.

La familia se compuso de un cañón antiaéreo doble de 40 mm que se denominó “Gun Motor Carriage M-19”, un obús autopropulsado de 155 mm, que fue el “Howitzer Motor Carriage M-41”, un obús de 105 mm, el “H.M.C. M-37”, y además un mortero de 4.2”, un arma ligera múltiple antiaérea y un cañón de 75 mm automático antiaéreo que no se normalizaron.

El obús de 105 mm que nos ocupa debería reemplazar al M-7 “Priest”, basado en el M-4 “Sherman”, que aunque daba buen resultado era demasiado grande para el arma y, sobre todo, convenía utilizar todos los chasis que se fabricaran para carros de combate; por tanto el nuevo diseño era bastante parecido al M-7.

La barcaza del M-24 permanecía con pocas modificaciones, manteniendo los dos motores detrás, la proa y la escotilla del conductor; el tren de rodaje era el mismo. El obús de 105/22,5 mm normalizado, estaba montado a proa, ligeramente a la derecha, con un escudo que permitía mayores sectores de tiro que en el Priest.

En los lados, unas chapas blindadas verticales, en la parte exterior de los guardabarros limitaban la cámara de combate; en la parte delantera había una chapa plana detrás del conductor y a la derecha, en el lugar del ametrallador del carro, se puso un cilindro para el puesto de la ametralladora de defensa, evidentemente inspirado en el Priest. Tenía capacidad para llevar 90 disparos de 105 mm en los laterales de la cámara de combate.

Mecánicamente era igual al carro M-2, con sus dos fiables y disponibles motores Cadillac de turismo, acoplados por una transmisión hidráulica y la suspensión por barras de torsión en las cinco ruedas de cada lado, aunque tenía cuatro rodillos en lugar de los tres del carro.

Los vehículos piloto fueron denominados T76 y comenzaron las pruebas a mediados de 1944.

Como las pruebas fueron bastante satisfactorias se hicieron pocas modificaciones y en Enero de 1945 se concedió un contrato a la American Car and Foundry Company para 448 vehículos que recibieron la denominación de serie “105 mm Howitzer Motor Carriage M-37”.

Al finalizar la II Guerra Mundial se redujo el contrato, cuando se habían construido 316 M-37s entre la American Car y la Cadillac Car Motor.

El obús M – 37, así como el resto del Equipo de Combate Ligero, eran vehículos ágiles, fiables y económicos por lo que se normalizaron dentro del LIS. Army, LIS. Army Reserve y National Guard. También se exportó a varios países aliados.

Al empezar la guerra de Corea era la pieza de 105 mm reglamentaria y fue ampliamente utilizada por las fuerzas de la ONU.

HISTORIA

Entre Enero y Junio de 1957 llegaron a España las cuatro primeras piezas de éste modelo que fueron destinadas al Regimiento de Artillería a Caballo nº19 de la División de Caballería ‘Jarama’. Era la primera artillería autopropulsada que llegaba a España, si no consideramos los carros de asalto alemanes y el prototipo Verdeja como tal.

Durante el año siguiente, 1958, llegaron 24 piezas más, que se repartieron entre el RAC. 19 (ocho más), el RA. Nº 13 de la División Acorazada “Brunete” (doce) y la Academia de Artillería (cuatro).

Los Grupos tenían tres Baterías iguales de obuses, con 4 piezas M-37, 4 camiones de 2,5 Tm para municionamiento, 2 camiones de servicios, 4 jeeps y 2 Dodges 3/4 Tm cada una, además de una PLN. con dos semiorugas y una Batería de Servicios, con 7 camiones, 2 Dodges 3/4 y 3 Jeeps.

Con la reorganización realizada en 1965, el material de los dos Grupos cambió de Unidad:

- Los 12 del RAC. 19, que se disolvió, pasaron al recién creado Grupo de Artillería de Campaña XI, de la BRIMZ. XI de la DAC.1.
- Los 12 del RA.13 se entregaron al GACA XII de la otra Brigada de la DAC., nuestra BRIAC XII.

En 1967, cuando el GACA. XII recibió los M-44, entregó los M-37 al RA. N° 41 de la Brigada de Caballería 'Jarama' que los mantuvo hasta que fueron retirados del servicio en 1970.

En 1981 estaban en el Parque y Talleres de Artillería en Madrid.

CARACTERÍSTICAS

GENERALES

Peso en combate: 20.884 Kg

Longitud: 5,49 m

Ancho: 3,00 m

Altura: 2,41 m

Luz al suelo: 0,47 m

Dotación: 7 hombres; Jefe de pieza, apuntador, artificiero, tres proveedores y conductor

Blindaje: chapas soldadas de 9,5 a 12,7 mm

Capacidad de combustible: 416 l gasolina 70 NO.

ARMAMENTO

Obús M4 de 105/23, con cierre de cuña horizontal.

Calibre: 105 mm

Longitud del tubo: 2,363 m (22,5 calibres)

Longitud de la pieza: 2,57 m

Peso: 517 Kg

Montaje: freno de muelles y recuperadores hidráulicos

Sector vertical: - 10 ° + 43 °

Horizontal: 22,5 ° a derecha e izquierda

Visor de tiro M-76G y goniómetro de punterías

Munición: 990 disparos

Peso del proyectil: 14,85 Kg

Velocidad inicial: 472 m/s

Vainas metálicas reutilizables

Ametralladora Browning M- 2 HB

Calibre: 50" (12,70 x 99)

MECÁNICAS

Dos motores Cadillac 44T24 de gasolina

8 cilindros en V a 90 °

Refrigerados por agua, 4 tiempos, válvulas en cabeza

110 HP (82 Kw) a 2400 r.p.m. cada uno

Cilindrada: 5670 cm³ (cada uno)

Diámetro x carrera: 88,9 x 114,3 mm (3,5" x 4.5")

Compresión: 7.06 : 1

Par máximo: 34 Kgm a 1.200 r.p.m.

Transmisión General Motors 'Hydramatic' de tipo hidráulica, automática.

4 marchas adelante, 1 atrás

Reductora: 2 velocidades adelante, 1 atrás

Dirección: por dos palancas

Tren de rodaje con 5 ruedas dobles a cada lado

Suspensión: barras de torsión transversales

Propulsora delante, tensora detrás

4 rodillos de apoyo a cada lado

Cadena: eslabón metálico con zapata de goma de 42 cm de ancho

Número de eslabones: 80 por cadena

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 48 Km / h

Trincheras: 2,74 m

Escalón: 0,91 m

Vadeo: 1,07 m

Consumo: 260 l/100 Km

Pendiente: 60 %

Presión al suelo: 0,82 Kg/cm²

Radio de giro: 5,5 m

TÁCTICAS

Alcance máximo del obús: 10985 m
Cadencia máxima: 2 d.p.m. sostenido
Disparos transportados: 126
Autonomía: 160 Km (cargado)

EL DEL MUSEO

La pieza mostrada en el Museo fue una de las que sirvió en el Grupo de Artillería XII.

Cuando se empezaron a reunir las piezas de museo dispersas por el acuartelamiento de El Goloso fue trasladada desde uno de los jardines de Artillería, el día 8 de Julio de 1992, remolcada por un carro de recuperación AMX-30D del RIAC 6l.

En 1995 se pintó de caqui pues la pintura ya estaba muy deteriorada y de paso se ocultaron los emblemas blancos que no eran auténticos.

En la pieza hay una chapa en el puesto del conductor, donde se lee:

“No tiene los motores y la transmisión está suelta; así mismo le falta una chapa de la cubierta del motor, pero en cambio, la cámara de combate está bastante completa, incluso con las cajas interfónicas”.

MAQUETAS

No conocemos ninguna maqueta comercial de éste obús, pero es posible su transformación a partir del carro M-24, al igual que en el vehículo real; las maquetas del M-24 disponibles son:

- * A 1/76 tenemos la “M24 Chaffee” de Matchbox
- * Hasegawa tiene otro “M—24 Chaffee” a 1/72
- * En la escala grande 1/35 Italeri tenía una magnífica maqueta llamada “M24 Chaffee” aunque está descatalogada, esperamos que temporalmente.

PINTURA

Las piezas llegaron en el verde oscuro ‘olive drab’ norteamericano, pero se pintaron en seguida del verde-caqui español.

Durante los primeros años 60, se pintaron enmascaradas de tres colores, todas ellas. El color de fondo era un arena fuerte u ocre claro, con manchas redondeadas de unos 50 cm en verde oscuro y marrón chocolate.

En ésta época, los de la Academia no tenían ningún distintivo; los de la DAC. tampoco y los de la División de Caballería tenían un gran emblema en el frente del púlpito de la ametralladora.

Después se volvieron a pintar uniformemente de caqui. Entonces, con los dos Grupos en la DAC., llevaban en el frente del púlpito, pintado con plantilla, el emblema rojo y blanco de la División que en ésa época era el de carro ‘tipo Pz.IV’ con el número de unidad abajo.

En algún momento llevaron los números de pieza (Batería /pieza) en grandes dígitos blancos en los laterales, sin emblemas.

El del Museo está en caqui.

DATOS

- “Blindados en España 2ª parte” pag.99, 100, 101, 102, 103, 145, 146, 180, 181
- “Vehículos blindados del ejercito español” pag.92, 93. 94
- “Los carros de combate en España” pag.59
- “Carros de combate y vehículos acorazados en la H~ de España” pag.54, 55, 56, 70
- Defensa extra 18 pag.21, 22, 48
- “Corazón, Cañones, Corazas” pag.32, 74, 112

BIBLIOGRAFIA

- Squadron 25 (M24 Chaffee) pag.40, 41, 42, 44, 45
- Profile 46 (Light Tanks M22 & M24) pag.III, 113, 115
- TM9-2800-1 pag.45