

Carro de Asalto Schneider CA-1 mod.1916

DESARROLLO

En plena Primera Guerra Mundial, en 1915, el Coronel Jean-Baptiste Estienne fue puesto al frente de una nueva rama de la artillería francesa: La 'Artillerie d'Assaut' o 'Artillerie Spéciale'. Desde *Éste* puesto dió las directrices de lo que debía ser el primer carro francés.

Se aprobó el proyecto de la sociedad Schneider que construyó un prototipo en 1916 que se designó "Char d'Assaut CA-1 modèle 1916" y se encargaron 400 a entregar antes de diciembre. Consistía en unos bastidores con el tren de rodaje oruga, de patente americana Holt, sobre los que se construyó una caja blindada con proa en forma de barco para cruzar trincheras y romper alambradas; tenía un cañón corto de 75 mm delante en el lado derecho y una ametralladora más atrás y otra ametralladora en el lado izquierdo; en popa, dos patines facilitaban el paso de zanjas.

Sin embargo, no se construyeron suficientes carros para intervenir en masa hasta 1917.

Como los ingleses efectuaron su primera operación con carros en Septiembre del 16, cuando los Schneider se usaron por primera vez en combate, el 16 y 17 de Abril de 1917 en Berry-au-Bac, los alemanes ya habían aprendido a tomar contramedidas y la operación fue un desastre: De los 121 carros que atacaron, 81 fueron baja, 57 de ellos incendiados.

El punto débil del CA-1 era que los tanques de gasolina estaba situado en la proa, con lo que cuando el carro era alcanzado por artillería, se pulverizaba el líquido dentro del vehículo que rápidamente explotaba. Debido a esto se incrementó el blindaje de 11 a 19 mm.

Se intentó sustituir al CA-1 con el char d'assaut St Chamond que resultó aún peor; los Schneider continuaron combatiendo pero nunca tuvieron una influencia decisiva en ningún combate y cuando en 1918 se terminaron de fabricar los 400 contratados se dió por cerrado el asunto.

HISTORIA

Tras la experiencia de la Gran Guerra en Europa y enfrentados en España a la larga guerra de Marruecos, en 1919 se formó una comisión para la adquisición de carros blindados que recorrió varios países de Europa. Tras muchas dificultades, en Agosto de 1921 Francia aceptó vender 6 carros de asalto Schneider y después 11 Renault

Los Schneider se compraron por R.D. de 16 de Septiembre de 1921 que incluía 6 carros Schneider CA-1 junto con 6 tractores Latil, 6 remolques portacarros y 6000 granadas de 75 más repuestos y llegaron a finales de año.

Los carros eran de la versión con blindaje de 19 mm y se les instalaron las ametralladoras Hotchkiss de 7 mm reglamentarias en España

Con los carros se organizó, en la Escuela Central de Tiro de Artillería, una Batería de Carros de Asalto al mando del Capitán D. Carlos Ruiz de Toledo que después de un breve entrenamiento partió, el 28 de Febrero de 1922, hacia Málaga de donde embarcó hacia Melilla, llegando el 6 de Marzo; de Melilla se trasladaron en las plataformas a Dar-Drius donde se establecieron el día 12

El 15 de Marzo tuvieron su bautismo de fuego, participando con éxito en la toma de Yandussi y de Sbuch-Sba a pesar de que al comienzo de la operación se averiaron tres de los carros (los nº 3, 5 y 6). Esta fue por tanto la primera operación de guerra de los carros españoles, pues el día 17 llegarían a Drius los Penault.

El día 19 volvieron a entrar en combate, pero ahora junto a los Renault de Infantería y camiones protegidos de Ingenieros, siendo la primera operación acorazada inter-armas de la Historia.

Continuaron los combates, destacando 405 de los meses de Mayo y Junio de 1923 que le valieron a la batería la Medalla Militar Colectiva "por su destacada actuación en Melilla y muy especialmente por su intervención en los combates que tuvieron lugar en la región de Tafersit desde el 28 de Mayo al 7 de Junio de 1923 en los que combatió brillantemente, luchando con el enemigo a corta distancia, conteniéndole y rechazándole con gran beneficio para las columnas¹". También se le concedió la Medalla Militar al Capitán jefe de la Batería entonces, D. Luís Ruano Peña. Sin embargo la Batería había perdido dos de los carros en éstos combates.

Mientras, con la experiencia de guerra, el mismo personal de la Batería había introducido algunas mejoras en los carros, instalando en las puertas traseras de acceso una ametralladora adicional y se abrió una tronera delante del conductor, destinada a una cuarta ametralladora.

A pesar del alto nivel técnico del personal y del cuidadoso mantenimiento realizado en condiciones muy difíciles, los Schneider continuaban dando problemas por lo que en Agosto de 1923 se gestionó la compra de otra batería con material "del tipo Vickers del último modelo o con los que pueda hacer Trubía", pero finalmente no se compró ninguno.

Aunque la guerra de Marruecos acabó en 1927 los Schneider seguían allí en 1929, pero poco después los cuatro supervivientes fueron trasladados a la Península siendo destinados a la Escuela Central de Tiro en Madrid, donde permanecieron aparcados.

Al producirse el 18 de Julio de 1936 el Alzamiento con el que comenzó la Guerra Civil, los CA-se pusieron en funcionamiento y uno fue enviado a asaltar el Cuartel de la Montaña la tarde del día 19; el día 21, se enviaron dos carros para sitiar al Alcázar de Toledo, de los que uno resultó destruido y el otro regresó a Madrid el 26 de Septiembre.

Estos tres carros resultaron destruidos en los combates de los meses siguientes alrededor de la capital, restando únicamente sus cañones.

CARACTERISTICAS

Del carro

tripulación: 7 hombres:

Oficial jefe de carro, conductor, Sargento jefe de pieza, Cabo tirador de cañón, cargador y ametralladores derecho e izquierdo.

medidas

peso: 14,6 Tn

longitud: 6,32 m

anchura: 2,05 m

altura: 2,30 m

ancho de la cadena: 36 cm

presión específica: 0,75 Kg/cm²

blindaje: acero endurecido de 19 mm en los laterales, 5,4 mm en el techo y 8 mm en la panza.

MECANICAS

motor: Schneider de 4 cilindros en línea
9700 cc de cilindrada, refrigerado por agua.
potencia: 55 CV a 1000 rpm.
combustible: 220 m litros de gasolina
caja de cambios de 3 velocidades adelante con inversor embrague cónico
dirección por embragues y freno
suspensión: 4 muelles en los dos bastidores

PRESTACIONES

autonomía: 80 Km
velocidad máxima: 8 Km/h
obstáculo vertical: 40 cm
trinchera: 1,70 n

ARMAMENTO

1 cañón corto Schneider 75.5 Modelo 1916 con 82 disparos
2 arnetralladoras Hotchkiss Modelo 1914 de 7 m/m con 4000 cartuchos del cañón
calibre: 75 mm
longitud: 9,5 calibres
cierre por cuña horizontal
peso de la pieza: 210 Kg
peso de cañón con cierre: 90 Kg.
Sector vectorial: + 20° a -20°
Sector horizontal: 20°
Peso del proyectil: 5,315Kg.
Velocidad inicial: 220 m/s
Retroceso tolerado: 300mm
Alcance máximo: 2100m
“ “ útil: 600 m
“ “de precisión: 200 m
puntería: alza fija y punto de mira
volante de elevación y giro libre en dirección con freno

EL CAÑON DEL MUSEO

No queda ningún carro Schneíder en España y, que sepamos, sólo queda uno en el mundo, en el Museo francés de Saumur, procedente del estadounidense de Aberdeen.

Así las cosas, los primeros contactos para tener, al fin, un cañón del Schneider se remontan a Diciembre de 1992.

Tras varias gestiones, poco antes de la inauguración del nuevo jardín Sur del Museo, el Grupo de Mantenimiento V/II que conservaba dos cañones en un jardín, estuvo de acuerdo en entregar uno de sus cañones que se trasladó el día 26 de Mayo de 1995, instalándolo directamente sobre un pedestal de granito que se tenía previsto para él.

En agradecimiento se puso una placa con la inscripción:

**DONADO POR EL GRUPO
DE MANTENIMIENTO V/II
HEREDERO DEL
PAROUE Y MAESTRANZA
DE ARTILLERIA DE MADRID
MAYO 1.955**

La pieza tiene el número 344:

En la culata, en su plano posterior, está inscrito:

Nº 10004

y en la cuña y su palanca:

344 y una marca de un círculo con una W inscrita; en la parte superior de la culata se lee:

75.S. Miel 1916 - SCHNEIDER

LE HAVRE - 1917

Nº 333 T

en el lado izquierdo de la guarda del tirador tiene una placa ovalada de bronce con las siguientes inscripciones:

SOPINEIDER & C^{ie}

75.S.Miel 1916

SCHNEIDER

Nº 27150

LE HAVRE 1916

En el pedestal se ha puesto la silueta del carro en chapa, vista desde su lado derecho, con la situación del obús pintada en amarillo para hacerse la idea mejor del tamaño del carro y hemos reproducido la cuerda del tiraflictor con su perilla.

MAQUETAS

Desde varios años la casa española KMR tiene una maqueta en resina de "Schneider CA 1" a escala 1/35.

Hace poco ha aparecido otra maqueta del Schneider; es de inyección, de la firma británica

PINTURA

Aparentemente los carros llegaron pintados con los colores originales franceses, es decir, mimetizados con manchas crema o gris claro, verde y ocre con algunas líneas neoras separando las manchas; por dentro iban pintados totalmente de blanco.

En la parte baje de los laterales se les pintó en negro el borde de un rectángulo y dentro de éste la palabra 'ARTILLERJA N^o.' para diferenciar el número de cada carro, del 1 al 6. Más adelante, desaparece el rótulo de artillería y las manchas de enmascaramiento parecen más grandes y redondeadas.

En una conocida foto de uno durante los asaltos al Alcázar de Toledo, se aprecia que conserva la pintura a manchas y se han pintado en los laterales, detrás de las ametralladoras unas banderas rojas ondeando con las siglas 'J.S.U.' en blanco.

Nuestro cañón se ha pintado de gris por el exterior y de blanco por el interior.

DATOS

"Blindados en España - primera parte 1936-39" Pag. 16 , 17
c/portada

Defensa n^o150/Oct.90 pag.20

N^o 15 fir.91 pag.60, 61, 62, 63, 64, 80,81

Medios Pesados n^o2Anr.81 pag.80, 81

"Carros de combate y vehículos acorazados en la historia de España" pag.9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 24

Boletín de difusión de Artillería 6/81 pag.21, 22, 23 16/83 pag.18, 19, 20, 21, 22, 23

"Los carros de combate en España" pag.3, 41 25,26, 37

"Corazon, Cañones, Corazas" pag.17

"Regimiento do Infantería Acorazada "Alcázar de Toledo" N^o61" pag.16, 20

BIBLIOGRAFIA

OSPREY-Vanguard 46 'The Renault ITT Light Tank' pag.3, 4

Mezzi corazzati e blíndatí 1900-18" - 2 pag.34, 35

Manual carro de asalto Schneider pag.71, 72