

CARRO LIGERO M-41 A3 “Walker Bulldog”

DESARROLLO

Con el “calentamiento” de la “Guerra Fría” con el antiguo “aliado”, desde 1946 el Ejército de los Estados Unidos comenzó a pensar en un reemplazo para sus carros ligeros M-24 “Chaffee” de la S.G.M., pero los estudios estadísticos sobre el empleo de éstos demostraban que se utilizaron para múltiples misiones menos para exploración (sólo el 3% del tiempo); por ello el Ejército pidió un cañón capaz de destruir al T-34/85 soviético, entonces muy difundido. Además, debería ser aerotransportable y servir como base para una familia de vehículos.

El proyecto, iniciado en Julio de 1946, se designó T37 y contemplaba 3 torres con distintos niveles de sofisticación.

Al carro con la torre “Phase 2”, muy diferente, con giro eléctrico, estabilización y cañón de 76 mm se le cambió el nombre por T41 y los prototipos aparecieron en 1949, pero se lo consideró demasiado caro, lo que llevó a otro modelo simplificado, llamado T41 E1.

Por otra parte, se probó un sistema hidráulico para giro de torre en lugar del eléctrico (además del manual), lo que llevó a la versión T41E2; ambos sistemas se mostraron satisfactorios.

Ya en la guerra de Corea y dada la urgente necesidad de carros el US Army encargó a la Cadillac Motor Car División de la General Motors que comenzara la construcción aún antes de aprobarse el modelo. Los primeros T41E1 construidos en el Cleveland Tank Arsenal, fueron entregados a unidades a finales de 1951.

Finalmente, en 1953 las dos versiones fueron clasificadas como M-41 y M-41 A1 respectivamente.

Además del diferente sistema de giro de torre, en el M-41 el mecanismo de elevación del cañón es hidráulico y en cambio, en el M-41 A1 es mecánico.

El M-41 se salió de la costumbre de llamar a los carros con el nombre de un General del Ejército famoso y se le llamó ‘Little Bulldog’; sin embargo, en 1951 se decidió darle el nombre del general W. W. Walker, muerto en accidente en Corea y se unieron ambos nombres como “Walker Bulldog”.

Aunque estaba prevista una mayor proporción de blindaje en acero fundido, la mayor lentitud y dificultad de éste método llevó a que el casco se hiciera totalmente de planchas

soldadas y una gran parte de la torre también. La distribución interior es completamente clásica, con el motor trasero, conductor en el casco a la izquierda y el resto en la torre, con el cargador a la izquierda del cañón.

En Septiembre de 1956 se montó el nuevo motor AOSI-895-5 de inyección de gasolina que daba algo más de potencia y sobre todo consumía menos combustible, denominándose M-41 A2. Posteriormente se modificó la mayoría de los carros anteriores que no lo tenían con un juego adaptable de equipo de inyección, convirtiéndose en los M41 A3.

En total se construyeron unos 5500 carros entre todas las variantes, con pequeñas diferencias exteriores de detalle.

Además del US. Army, Reserve y National Guard, sirvió en, al menos, otros 22 países.

Su mecánica sirvió de base para una familia de medios acorazados como el carro antiaéreo M-42, las piezas autopropulsadas M-52 y M-44, el transporte de personal M-75 y otros desarrollos sólo experimentales, en los EE.UU. y en España.

Dada su relativamente larga vida y su aceptación por sus usuarios, en sus etapas finales se le han estudiado varios conjuntos de modernización. Así, la firma NAPCO ha desarrollado un conjunto motriz con el motor Detroit Diesel SV71T diesel, usando la misma transmisión y las empresas belgas PRB y Cockerill conjuntamente, le adaptaron el cañón de baja presión NR8510 de 90 mm.

HISTORIA

Los M-41 comenzaron a llegar a España hacia 1960 y directamente pasaron a sustituir a los anticuados y gastados M-24 en las Unidades de Caballería.

Llegaron unos 180 en total: Probablemente 38 M-41 y 140 de los M-41 A3 modernizados.

Fue empleado sobre todo por Caballería, pero también lo tuvieron las Secciones de Reconocimiento de los Batallones de Carros en Infantería. En todas ellas fue muy apreciado por lo robusto, fiable y ágil y posiblemente porque no hubo oportunidad de comprobar la debilidad de su blindaje.

Había 23 carros en cada Regimiento de Caballería divisionario (7 en cada Escuadrón Ligero Acorazado y 2 en el de PLM.), y 2 en la Sección de Reconocimiento de cada Batallón de Carros de Infantería, que entonces eran siete.

Desde la reorganización de 1965 desaparecieron los M-41 de los Batallones de Carros y disminuyeron en los Regimientos Ligeros Acorazados (RCLAC,s.)

En los 3 Escuadrones Ligeros Acorazados de RCLAC. y en el de RCAC. había 6, 2 en cada Sección Mixta, junto con 2 TOA,s. y 5 vehículos ligeros todoterreno.

En cambio, los diez nuevos Grupos Ligeros de Caballería (GLC.) de las Brigadas DOT. tenían una Sección de Carros con 5 M-41.

En los primeros años 80, cuando los Regimientos recibieron otros modelos de carro, los M-41 disponibles se entregaron a los GLC,s. para constituir un Escuadrón de Carros con 17 carros.

En ésta época, la empresa Automóviles Talbot SA. ofreció un proyecto de modernización basado en el de NAPCO, con mejoras en los sistemas hidráulicos, la dirección de tiro Cadillac Gage, nuevas radios, ametralladora coaxial MG-1s normalizada de 7,62x51 y sistema lanzafumígenos Wegmann de 76 mm.

El motor Detroit 8V71T de 405 HP (302 Kw) propuesto, es un diesel que equipa a las piezas M-108, M-109 y M-107 y a las grúas M-578, todas en servicio en España, por lo que era muy práctica su normalización, además de casi triplicar la autonomía y reducir las posibilidades de incendio, aunque en el carro mostraba alguna tendencia a calentarse.

Se firmó un contrato para transformar algunos de los M-41 como prototipos, manteniendo el cañón de 76 mm; el carro se denominó M-41 E. Desconocemos el número total modernizado, aunque parece que se limitó a los dos prototipos.

También se construyó un prototipo (que se conserva) con un cañón de alta velocidad de 60 mm, denominado M-41 CAE, por ser un proyecto de Constructora Auxiliar de Ferrocarriles.

El resto de los carros debería haberse modificado a la versión “Cazador” desarrollada por Talbot que consistía en un chasis diesel con un casco modificado algo más alto que tenía una torre lanzamisiles C/C. Se hicieron dos prototipos, uno con la torre HAKO con 4 misiles Euromisile HOT listos para el tiro y otro con una torre semirretráctil Emerson TUA. para dos misiles TOW y el visor de puntería y 10 misiles dentro del casco; ambos tienen además una ametralladora de 12,70 ó 7,62 mm en montaje exterior.

El Ejército no lo aceptó y aunque se han ofertado a varios países extranjeros no han sido fabricados más cazacarros.

CARACTERISTICAS

GENERALES

Pesos: 23495 Kg en combate

18457 Kg vacío

Tripulación: 4 tripulantes: conductor en el casco; tirador, cargador y jefe de carro en la torre

Longitud: 8,21 m con cañón a las 12

6,80 m con cañón en transporte

Anchura: 3,20 m

Altura (incluida la ametralladora) 3,08 m

Al techo de la torre 2,73 m

Luz al suelo: 45 cm

Protección: chapas de acero soldadas de 9,25 mm a 38 mm

MECÁNICAS

Motor: Continental o Lycoming AOS-895-3, gasolina, de 6 cilindros opuestos, refrigerado por aire.

500 HP (372 Kw) a 2800 r.p.m. (con carburador)

Transmisión: GMC. CD 500-3 hidráulica.

Caja de cambios, dirección y embrague integrados

Velocidades: 2 adelante y 1 atrás

Tren de rodaje: 5 ruedas dobles a cada lado

Suspensión por barras de torsión

3 amortiguadores hidráulicos (1ª, 2ª y 5ª ruedas)

3 rodillos de apoyo dobles a cada lado

Propulsora atrás, tensora delante

Cadena de eslabones metálicos con zapatas de goma

74 eslabones cada cadena (últimas series: 75)

ARMAMENTO

Cañón: M32 (o T91E3)

Calibre: 76 mm

Longitud: 60 calibres (4,560 m)

Evacuador de gases cilíndrico

Freno de boca en T

Sector vertical: - 10 ° a + 20 °

Telescopio de puntería: M97A1 (o TI78)

Municiones

Tipos: HE, AP-T, HVAP-T, HVAPDS-T, HEAT, WP

57 disparos

Torre: 11 horizontales + 13 verticales

Casco: 33 horizontales, junto al conductor

(65 disparos en el M-41 A1 y siguientes)

1 ametralladora Browning M-2 HB en soporte exterior, delante del jefe de carro

Calibre: .50" (12,70 mm x 99) con 2125 disparos

1 ametralladora Browning M-1919 paralela al cañón, a la izquierda

Calibre: .30" (7,62 mm x 63) con 5000 disparos

PRESTACIONES

Velocidad máxima en llano: 72 Km/h

Autonomía: 160 Km

Capacidad depósitos: 530 litros

Relación potencia / peso: 21,2 HP/Tm

Trinchera: 1,83 m

Escalón: 0,71 m

Pendiente: 60%

Pendiente lateral: 30 %

Vadeo: (sin preparación) 1 m

(con equipo) 2,44 m

Presión sobre el suelo: 0,72 Kg/cm²

TÁCTICAS

Equipo de luces IR sólo para conducción

No tiene protección NBQ.

Carro ligero M-41 A3 "Walker Bulldog"

Transmisiones: radio AN/GRC-8

Interfonía AN/VIA – 1

EL DEL MUSEO

Al constituirse el Museo, en la Brigada había dos de éstos carros que se han mantenido en sus localizaciones: En el jardín central del actual museo uno y junto a la puerta principal de la BRIAC el otro.

El expuesto es un M-41 básico como se deduce de su chapa de identificación donde se lee: (en negritas lo grabado)

**TANK 76NM GUN T41E1 CREW 4 MEN
ORDNANCE CORPS US.AF<NY SERIAL NO 1728
MFD. BY CADILLAC MOTOR CAN DIV. G.M.C.**

.....

11.52 ENGINE CRUISING SPEED 2300 RPM R8

es un T41E1 (M-41) con el chasis número ‘1728’, es decir, próximo al final de la serie M-41/M-41 A1, construido en Noviembre de 1952.

En la chapa exterior, junto al teléfono, tiene grabado el número de barcaza:

1718

50 72

que no es exactamente el número de serie, pero es normal. En el techo de la torre se lee su número: ‘SER 1603’ En los mandos del tirador pone:

Gunners Control Handle

.....

24 - 28 y DC

G2064A1 1 1765

MFR’S NO SERIES SERIAL NO

como corresponde al mando de dirección eléctrico y confirma el émbolo de elevación hidráulico, en los M-41.

El visor de puntería es el

‘ MOUNT TELESCOPE

TI78

SERIAL

NO

2302

en el indicador de acimut pone:

‘ INDICATOR

AZIMUTH

T24

1953

y en la culata del cañón tiene grabado:

GUN76MMT91E3 NO.1817
ORD.CORPS U.S.A. D7238749
A.T.F. INO.
1310LBS. INSP. J. S.W.

Para saber la versión definitiva tenemos que retirar el mamparo de separación del motor desde la cámara de combate, tras lo que descubrimos que aunque conserva el carburador, sí tiene sistema de inyección, luego es un M-41 A3, es decir un M-41 modificado.

El motor auxiliar está

OVERHAULED AT PUEBLO ABNY DEPOT
SERIAL NO 1539 DATE 11 70

lo que parece indicar que se cambió después de llegar a España.

Tiene el freno de boca de serie en 'T' y le correspondió la matrícula militar española 'ET—VE-97355'.

Está en muy buen estado pues fue restaurado y desfiló con motivo del acto del XXV aniversario de la creación de la BRIAC, en 1990.

MAQUETAS

* La firma austriaca Roce tiene una maqueta de éste carro a escala 1/87, de plástico que viene ya montada pero con acabado aceptable.

* La casa japonesa OTAKI lo produjo hace años en la extraña escala 1/42, con motor eléctrico.

* En la escala clásica 1/35 tenemos la maqueta de Tamiya, "U.S. M—41 Walker Bulldog" que aunque antigua lo reproduce perfectamente. Tiene freno de boca en T y guardabarros rectangulares

* Matchbox presenta una maqueta a escala 1/32 que denomina en la caja "M—41 Walker tank".

La transformación para hacer el M-41 E es bastante sencilla.

PINTURA

Los M-41 en el Ejército español siempre han estado pintados del caqui-verde habitual sobre el 'olive-drab' americano original y así están los del Museo.

Por dentro, como todos los carros americanos, está en blanco brillante; los asientos están forrados de plástico negro.

El de la exposición se pintó en el verano de 1995 con unas numeraciones poco frecuentes pero que se hicieron famosas por llevarlas un carro que participó en una película de Marisol de los años 60.

En los lados de la torre y en su parte delantera tiene '61—1-003' en blanco y de 20 cm de altura que significa:

Regimiento 61 (Alcázar de Toledo), I Batallón (de entonces), número 003, es decir de la Sección de Reconocimiento de la Cia. de PLM.

En el cañón, detrás del cilindro evacuador de gases, tiene una banda de 10 cm de ancho de color azul, denotando el I BCC. y la Cia. de PLM.

El otro carro en la BRIAC. tiene el número '521' a ambos lados de la torre, también de la Sección de Reconocimiento (el 2) de la Cia. de PLM. del I BCC. (el 5), pero unos años después.

DATOS

- "Los carros de combate en España" pag.18, 65, 66, 67, 68, 69
- "Regimiento de Inf.Acor. Alcázar de Toledo nº 61" pag.30, 59
- "Carros de combate y vehículos acorazados en la Hª de España" pag.50, 51, 52, 66, 83, 84, 85, 96
- "Corazón, Cañones, Corazas" pag.109
- OSPREY Vanguard 40 (US light tanks) pag.9, 10, 25, 34, 39
- Squadron 29 (M41 Walker Bulldog) pag.7, 8, 45, 46, 47, 48
- Tecnología militar nº II (Carros ligeros) pag.12, 13, 14, 15
- "Jane's AFV Recognition handbook" pag.46, 47

BIBLIOGRAFIA

- Profile 41 (M103 + M41) pag.207, 211
- "Jane's pocket book 4" pag.50, 51 íd (edic.1977) pag.52, 53