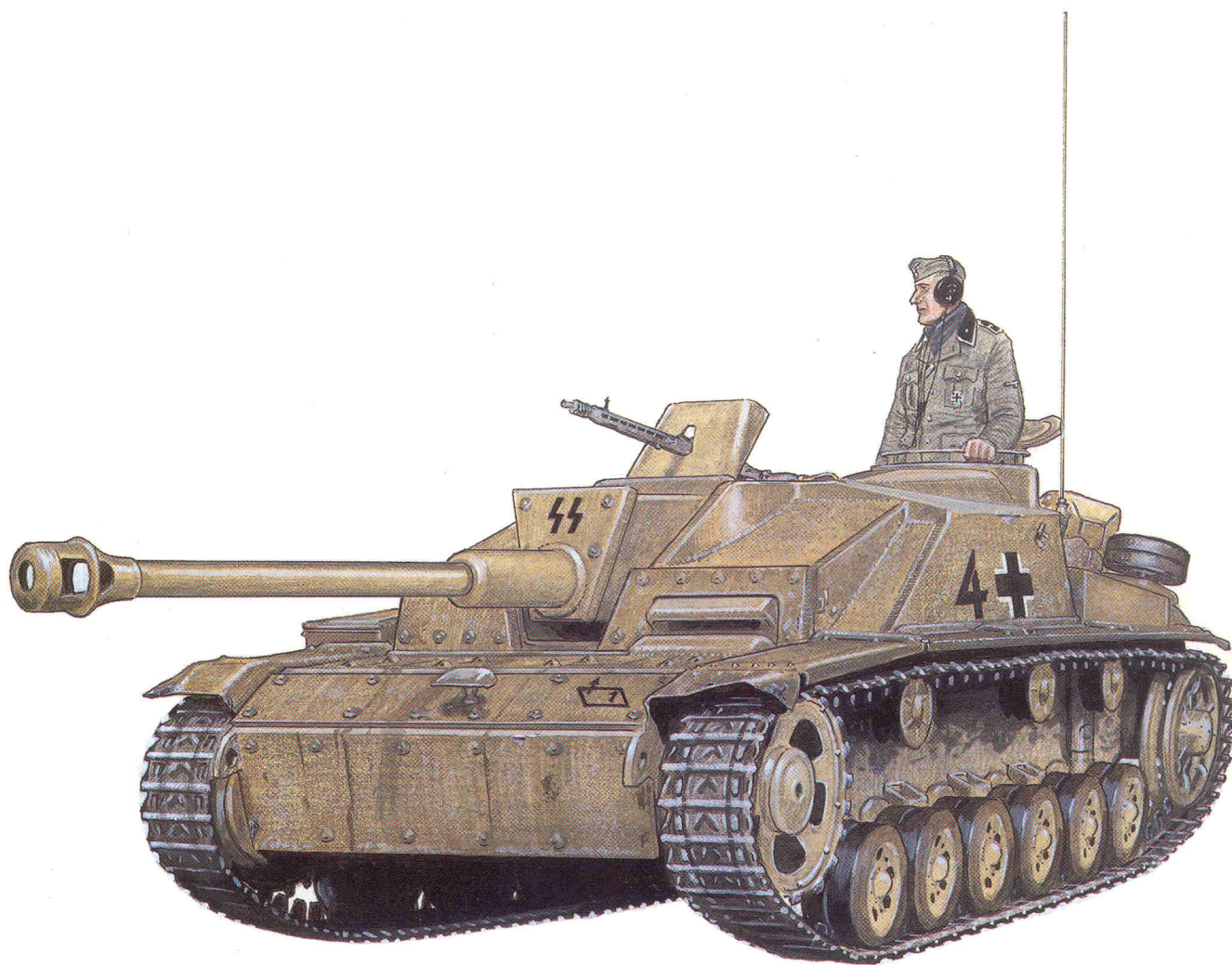


STURMARTILLERIE Y
PANZERJÄGER



BRYAN PERRETT MIKE CHAPPELL MIKE BADROCKE

CARROS DE COMBATE

STURMARTILLERIE Y PANZERJÄGER



TEXTO:
BRYAN PERRETT

ILUSTRACIONES EN COLOR:
MIKE CHAPPELL Y MIKE BADROCKE

OSPREY
MILITARY



Carros de combate n.º 51
Sturmartillerie y Panzerjäger

Edita

RBA Coleccionables, SA
Redacción y administración:
Pérez Galdós 36, 08012 - Barcelona
Tel.: 93 415 73 74

Tel. nuevos suscriptores: 902 392 390

Tel. atención al cliente: 902 392 395

Realización

RBA Realizaciones Editoriales, SL
Pérez Galdós 34, 08012 - Barcelona

Edición: Ignasi Borbonet

Asesoría técnica: Juan Antonio Guerrero

Traducción: Pere Rubiés

Maquetación: Lluís Sanosa

Edición Original

Título original: **Sturmartillerie and Panzerjäger**

by Osprey Publishing Ltd. 1979

Elms Court, Chapel Way, Botley, Oxford OX2 9LP, UK

Edición: Martin Windrow

Fotografías: © Osprey Publishing Ltd. 1999

© de la edición española, RBA Coleccionables, SA, 1999

© 1979 Osprey Publishing Ltd.

ISBN: 84-473-1649-1

Depósito legal: B-26301-2000

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta de los componentes de la colección en el transcurso de la misma, si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

Impresión

NOVOPRINT, SA

Distribuye para España

Marco Ibérica Distribución de Ediciones, SA (MIDESA)

C/ Aragoneses, 18

Pol. Ind. de Alcobendas

28108 Alcobendas - Madrid

Tel.: 91 484 39 00

Argentina

RBA Argentina, SA. Esmeralda 740, oficina 1209, código postal 1007.

Tel.: 14-393-1433/1443. Capital Federal

Distribuye:

Capital: Huesca-Sanabria, SA. Baigorri 103,

código postal 1282. Tel.: 14-304-3510/3463. Capital Federal

Interior: DGP. Alvarado 2118/56, código postal 1290.

Tel.: 14-301-9970. Capital Federal

México

RBA México, SA de CV. Bosque de Ciruelos 190, Interior 605-B.

Colonia Bosques de las Lomas. Delegación Miguel Hidalgo.

CP 11700, México DF. Tels.: 5.251.49.01 y 5.245.05.12/26

Distribuye:

Distribuidora Intermex, SA de CV. Lucio Blanco n.º 435,

Azcapotzalco, C.P. 04200 México DF. Tel.: 230.95.00

Colombia

RBA Colombia, SA. Calle 100, n.º 8A - 55, Torre C, oficina 407.

Tel.: 621.03.20. Santafé de Bogotá

Distribuye: Distribuidoras Unidas, SA. Transversal 93, n.º 52-03.

Tel.: 413.93.00. Santafé de Bogotá

Pida a su proveedor habitual que le reserve un ejemplar de **CARROS DE COMBATE**. Al comprar la obra cada semana en el mismo kiosco o librería nos permite la distribución a los puntos de venta con mayor precisión, y usted conseguirá un servicio más rápido y eficaz.

Impreso en España - Printed in Spain - Febrero 2001

Página anterior: el Sturmhaubitze 42 era un obús de 105 mm montado en la base del StuG III Ausf. G. Su producción empezó en 1943, y representó la octava parte de los cañones de asalto fabricados. (Foto: The Tank Museum.)

STURMARTILLERIE Y PANZERJÄGER

INTRODUCCIÓN

Todos los sistemas de armas están concebidos para superar un aspecto concreto de la capacidad del enemigo para combatir, y la mayoría son el resultado de una dura experiencia. Originalmente, el cañón de asalto alemán estaba destinado a proporcionar a la infantería el apoyo acorazado que le había faltado en las grandes batallas de 1918, pero las condiciones cambiantes de los campos de batalla de la Segunda Guerra Mundial lo llevaron a desarrollarse como poderoso cazacarros, aunque su cometido de apoyo a la infantería no fue nunca olvidado. El cazacarros construido con este propósito tiene una corta historia, y se fabricó en respuesta directa al grueso blindaje de ciertos carros de combate británicos y soviéticos.

Si las muy alabadas divisiones Panzer eran la espada del Ejército alemán, las unidades de cañones de asalto y de cazacarros eran su escudo. En el último año de la guerra, el dominio en otro tiempo indiscutible de los Panzer en el campo de batalla empezó a declinar, y cada vez más el peso de la defensa contracarro descansó sobre las tripulaciones de cañones de asalto y cazacarros; fue gracias a su pericia y profesionalidad que el inmenso Ejército Rojo no avanzó aún más en Europa.

* * *

EL CONCEPTO

Durante la Primera Guerra Mundial, sólo se descubrieron dos formas de romper el punto muerto de la guerra de trincheras en el Frente Occidental. El primero, empleado por los Ejércitos británico y francés, implicaba el uso de carros de combate, abriéndose camino a través de las barreras de alambradas, cruzando trincheras y eliminando los puestos fortificados por medio del fuego directo. En este contexto, los carros de combate estaban simplemente

llevando a cabo el cometido que posteriormente se convertiría en el propio del cañón de asalto; los franceses incluso llamaban a sus carros de combate *artillerie d'assaut*.

El segundo medio, escogido por el Ejército alemán, era la infiltración a escala masiva, después de un fuerte bombardeo. Estas operaciones eran efectuadas por «tropas de asalto» especialmente entrenadas, que pasaban de largo la oposición y continuaban su avance en las áreas de retaguardia enemigas sin detenerse. Sin embargo, no podía evitarse algún contacto con las fuerzas defensivas. Incluso cuando un frente quedaba técnicamente roto, núcleos de resistencia de tamaño variable, entre un

Uno de los cañones de asalto StuG III que en número aproximado de dos docenas sirvieron durante la campaña de Francia de 1940, en las Baterías 640.^a, 659.^a, 660.^a y 665.^a. Éste es casi con seguridad un Ausf. B, empleando las ruedas motriz y tensora de la oruga estrechas del Ausf. A con aros espaciadores. Se ve claramente el blindaje inclinado y espaciado del lado de la superestructura, así como el amplio «recorte» en forma de «V» a la derecha del cañón, encima de la cámara de conducción, que conduce a la abertura del visor del tirador. (Foto: RAC Tank Museum.)





Otro Ausf. B, fotografiado en las primeras etapas de «Barbarroja», con soldados de infantería a cuestas. Las pesadas «vigas para desatascarse» son adiciones típicas a la estiba externa. La designación del glacis indica un vehículo de plana mayor —«Stab»— de batería. (Foto: Bundesarchiv.)

batallón y ametralladoras aisladas, seguían cobrándose su peaje. El destrozado terreno, lleno de cráteres de obús que separaba a los ejércitos, impedía llevar a vanguardia con suficiente rapidez la artillería de apoyo remolcada a caballo de las tropas de asalto, para que se ocupara de estos obstáculos antes de que hubiesen producido fuertes bajas. De forma gradual, las sucesivas ofensivas terminaban paralizándose, hasta que finalmente llegaba un momento en que los batallones de asalto quedaban tan desangrados que ya no eran de utilidad. Representaban lo mejor de Alemania, y una vez desaparecidos el resto del Ejército no servía más que para la guerra defensiva.

Este segundo medio suponía la justificación del primero. A menos que los nidos de ametralladoras, casamatas y puntos fortificados pudiesen ser eliminados al principio con fuego directo, el asalto de infantería sólo podía tener éxito a un alto precio. Esto

quedó perfectamente entendido por el Estado Mayor General alemán en sus análisis de campaña después de la Primera Guerra Mundial, pero las cláusulas del Tratado de Versalles, que prohibían específicamente la adquisición o uso por parte de Alemania de VAC sobre orugas, hizo que tuviesen que pasar muchos años antes de que se pudiese hacer algo al respecto.

En 1935, el general Erich von Manstein¹ redactó un memorándum para el jefe del Estado Mayor General indicando que estudios técnicos habían revelado la necesidad de un cañón acorazado autopropulsado, que actuara bajo el control de la infantería para darle apoyo cuando lo necesitase; señaló asimismo que cada división de infantería debía poseer un batallón de cañones de asalto, consistente en tres baterías de seis piezas cada una. Gracias a la labor de Von Manstein, y al apoyo de los generales Von Fritsch y Beck, el proyecto fue apro-

¹ Von Manstein está considerado por el Ejército alemán como el padre de la Artillería de Asalto, ya que su memorándum utilizaba dicha expresión por primera vez. Es interesante señalar que ya en esta etapa, la diversión de unidades Panzer para el apoyo de la infantería, a la manera británica, francesa y soviética, se consideraba un desperdicio de recursos.

bado; se encargó a la artillería la tarea de proyectar este sistema de armas bajo la supervisión de la 8.ª Sección Técnica del Estado Mayor General, dirigida por el entonces coronel Walter Model.

Para ahorrar tiempo se decidió utilizar el ya probado bastidor y tren de rodadura del Panzerkampfwagen III como cureña. Sobre el mismo se colocó una baja superestructura fija, protegida por arriba y fuertemente blindada frontalmente, que montaba un obús L24 con giro limitado. El vehículo en sí lo construyó Daimler-Benz, y el cañón fue instalado por Krupp. El prototipo de este «Sturmgeschütz III» estuvo listo para pruebas en el polígono de tiro de Kummersdorf a principios de 1937, y resultó enteramente satisfactorio. Se esperaba que para el otoño de 1939 cada división de infantería en activo tendría su batallón de cañones de asalto, así como cada división de la reserva durante 1940, aunque el número de piezas por batería se había reducido a cuatro. Al final, este optimismo resultó ser del todo infundado.

En primer lugar había que decidir quien se responsabilizaría de la nueva arma. ¿Debía ser la Infantería, en cuyo beneficio había sido desarrollada? ¿O tal vez las Tropas Acorazadas, especialistas en el manejo de vehículos sobre orugas? ¿O la Artillería, que había tenido la responsabilidad de desarrollar la idea original?

Se celebró una conferencia entre los respectivos Inspectores Generales y sus estados mayores personales. Fue una conferencia memorable por sus exageraciones y despropósitos. El Inspector General de Infantería empezó explicando que su arma no tenía la dotación de vehículos que se necesitaría para mantener a los cañones de asalto abastecidos de combustible y munición; tampoco podía proporcionar los servicios técnicos requeridos para el mantenimiento de los cañones en campaña. Antes que tener que afrontar estas dificultades insuperables, dijo, estaba dispuesto a abandonar toda la idea.

El personal de vehículos acorazados quería eliminar el proyecto inmediatamente, en base a que interfería con su propio programa de producción de carros de combate, para los que querían toda la capacidad industrial disponible. En respuesta, se señaló que la producción de cañones de asalto dejaría libres a los carros de combate para hacer su trabajo, que si no se fabricaban tendrían que desviarse carros de combate para apoyar a la infantería y que las cifras de fabricación de cureñas blindadas estaba aumentando con una regularidad tal, que no era

StuG III Ausf. E pasando junto a una granja soviética en llamas; el cargador está sentado en el contenedor derecho de la radio, que se hizo estándar en este modelo. Obsérvese la «D» gótica en el extremo izquierdo de la plancha posterior del casco. (Foto: Bundesarchiv.)





Un pequeño número de cañones de asalto fue enviado a Túnez poco antes del colapso, y esta foto muestra un Ausf. F, con cañón L48, en dicho teatro; el esquema de pintura parece ser amarillo desierto claro liso, con hojarasca por encima. Éste podría ser un cañón de la incompleta División «Hermann Göring». (Foto: Bundesarchiv.)

probable que surgiese ninguna crisis de producción. Los oficiales de Panzer no se dejaron impresionar y permanecieron testarudos e intratables. El malestar creció. Alguien llamó la atención sobre el hecho de que la superestructura fija del cañón de asalto permitía instalar un cañón de calibre superior al de los carros de combate, añadiendo con cierta aspereza que su falta de visión y de experiencia se conjugaban para no dejarles ver lo siguiente: que los cañones de asalto podían dejar fuera de combate a los vehículos acorazados enemigos a un alcance que estaba lejos de la capacidad de sus queridos carros de combate. En este momento, un oficial de Panzer perdió completamente el control y, aporreando fu-

riosamente la mesa, gritó que la conferencia «¡acababa de dictar la sentencia de muerte contra el arma acorazada!» De alguna forma ésta sobrevivió...

Le tocaba el turno de hablar al Inspector General de Artillería. Al parecer se trataba de un anciano caballero adormilado, que quizá soñaba en los tranquilos días de antes de 1914, cuando sus artilleros de abrigo azul colocaban sus armas en línea en medio del estruendo de los cascos de los caballos. Se daba cuenta de que el objeto de la discusión se refería a un nuevo cañón de apoyo a la infantería, el cual estaba provocando un gran malestar. Tratando de calmar los ánimos, dijo que la moderna tecnología estaba muy bien, pero que antes de tomar ninguna decisión definitiva debían llevarse a cabo pruebas para determinar si el nuevo cañón de apoyo no sería mejor que fuese de tiro, a la manera de la Primera Guerra Mundial. Mientras los rostros de los presentes se desencajaban de asombro, el azorado personal de su estado mayor se juntó para explicarle las ideas de Von Manstein sobre la utilización táctica, así como la naturaleza del propio cañón. Se tardó un tiempo en poner al general al día, pero una vez puesto empezó a entusiasmarse con el concepto, el cual, concedió, era mejor dejarlo en manos de los artilleros, para alivio de todos los presentes. (A partir de entonces, entre los oficiales superiores constituía una broma muy en boga referirse a los cañones de asalto como «hipomóviles». Las tripulaciones los llamaban «hocicos», una corrupción de *Geschütz* en *Geschnauze*.)

Así, tras un período en que fue el niño de todos y el hijo de nadie, el cañón de asalto volvió a quedar bajo el control de la artillería. La Escuela de Artillería de Jütebog fue designada por el Inspector General para proporcionar las instalaciones de entrenamiento básico y hacer de escuela táctica de la artillería de asalto. En el otoño de 1937, el 7.º Regimiento de Demostración de Artillería Motorizada constituyó una Batería Experimental, la cual llevó a cabo una serie de ejercicios durante el invierno siguiente. Una vez evaluados los resultados de los mismos, la Batería Experimental pasó un año realizando ensayos combinados con el Regimiento de

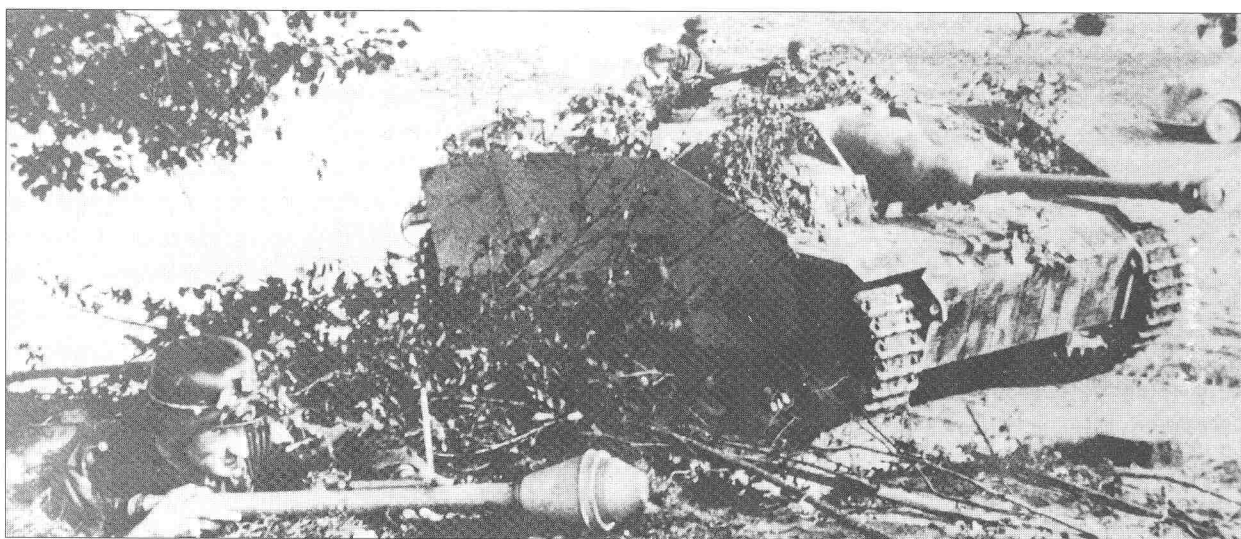


Un pelotón de infantería viaja encima de un cañón de asalto en la URSS. Se suponía que los jefes de vehículo debían velar para que sólo unidades tácticas enteras subiesen a un cañón, a fin de evitar confusiones en la línea de partida de la operación. (Foto: Bundesarchiv.)

Demostración de Infantería de Doberitz, durante el cual se establecieron los principios tácticos, en beneficio mutuo, de las dos armas.

Estos ensayos se efectuaron con vehículos prototipo, complementados con bastidores de PzKpfw III con cañón y superestructura simulados. Por razones de seguridad, se hizo referencia al cañón de asalto como «cañón contracarro autopropulsado de 37 mm». En el curso de las pruebas de tiro, las tripulaciones de los cañones de asalto lo hicieron bastante mejor que las homólogas de Panzer, empleando la misma arma que el PzKpfw IV, al alcanzar más rápidamente el blanco y utilizar menos munición para destruirlo. Ello fue motivo de espe-

manes, aunque sólo sea porque fue el único sistema de armas sobre orugas que sirvió durante toda la Segunda Guerra Mundial con la misma configuración básica. Ésta consistía en sólo dos cámaras: la trasera contenía el motor Maybach de 300 hp, y delante de la misma la achaparrada y angulosa superestructura que albergaba el cañón y la tripulación. El jefe de carro estaba situado en la parte posterior izquierda de la cámara de combate, directamente detrás del tirador, el cual, a su vez, se sentaba detrás del conductor. A la derecha del cañón estaba el cargador/operador de radio y sus anaqueles de munición, con 44 proyectiles. La radio, una UKW de 10 vatios, iba en un contenedor, a la izquierda; los vehículos de mando lle-



cial satisfacción para los protagonistas del nuevo sistema de armas, que se habían visto obligados a desarrollar sus técnicas sin ayuda del personal de carros de combate.

Desafortunadamente, lo prolongado de los ensayos de tiro, que en sí mismos habían sido totalmente satisfactorios, se combinó con otros factores que retrasaron la producción en serie de los cañones de asalto, de forma que al estallar la guerra no había ni una sola batería en servicio.

EL CAÑÓN DE ASALTO STUG III

El cañón de asalto StuG III ocupa un lugar muy especial en la historia de los vehículos acorazados ale-

Dos conceptos en la defensa contracarro: un StuG III Ausf. G con mantelete «Saukopf» y faldones laterales, para objetivos distantes, y el Panzerfaust portátil del soldado de infantería, para el combate a corta distancia. (Foto: Bundesarchiv.)

vaban generalmente una segunda radio a la derecha.

La ausencia de torre suponía un ahorro considerable de peso, que se trasladó al blindaje frontal de 50 mm, bastante más grueso que el de los carros de combate alemanes del momento; también daba lugar a una silueta baja, con una altura total del vehículo de sólo 1,93 m. En los primeros modelos, las paredes laterales verticales de la superestructura tenían una protección adicional de planchas de 9 mm en ángulo, que constituían una forma de blindaje espaciado. Con un peso de 21,5 t, el StuG III podía alcanzar una velocidad de 40 km/h, comparable a la de la mayoría de carros de combate medios del período.

El defecto más evidente del cañón de asalto era el giro limitado de que disponía el tirador, pero esto era inevitable dadas las circunstancias. Otros defectos eran el vulnerable visor periscópico del tirador y el hecho de que el jefe de carro tuviera que observar con su escotilla de techo abierta, por medio de binoculares periscópicos. Los primeros modelos carecían además de ametralladora de defensa cercana.

No obstante, a través de modificaciones constantes, el StuG III se mantuvo tecnológicamente al día; a continuación, se detallan las principales mejoras y su período de introducción.

Ausf. B: verano de 1940. Transmisión mejorada. Anchura de las orugas aumentada a 40 cm, precisando de nuevas ruedas motrices y tensoras, aunque algunos vehículos conservaron las antiguas con la adición de aros espaciadores para compensar la anchura adicional. La nueva rueda motriz era ligeramente cóncava y presentaba seis aberturas, en lugar de las ocho de la versión anterior; la nueva rueda tensora era de ocho radios, mientras que la del Ausf. A era maciza.

Ausf. C y D: principios de 1941. Superestructura re-proyectada para eliminar la mira en «V» del techo del tirador, que se había revelado como un punto débil de los Ausf. A y B; el visor del tirador ahora sobresalía del techo. Los Ausf. C y D eran idénticos externamente, teniendo el segundo varias modificaciones internas.

Ausf. E: otoño de 1941. Se suprimieron las planchas laterales de 9 mm de la superestructura de los Ausf. A-D. En lugar de en ángulo, las paredes laterales de la superestructura eran ahora de plancha vertical de 30 mm. El contenedor izquierdo de la radio se extendió hacia delante y se instaló como estándar un contenedor derecho, que se utilizaba para munición cuando no se llevaba una segunda radio.

Ausf. F: principios de 1942. Los primeros encuentros con los carros de combate soviéticos KV y T-34 habían revelado que no sólo estaban bien blindados, sino también bien armados. Para contrarrestar esto, se reequipó el cañón de asalto con un cañón más largo (L43) de 75 mm, que penetraba en el vehículo a través de un prominente mantelete de bloque de 30 mm, fijándose además planchas adicionales de 30 mm al blindaje frontal. A veces se proporcionó una protección adicional rellenando con hormigón los huecos de la parte delantera del techo de la superestructura. Otras modificaciones eran la instalación de un ventilador en el centro del techo, la provisión de una

ametralladora con escudo de defensa cercana, montada enfrente de la escotilla del cargador, y la resituación de las trampillas de la cubierta del motor.

El Ausf. F llevaba sólo un corto período en producción, cuando se decidió instalar el cañón más potente L48 en lugar del L43. Esta modificación se llevó a cabo también retrospectivamente en los Ausf. F existentes además de en los vehículos de nueva construcción, que se denominaron Ausf. F/8.

El nuevo cañón proporcionaba una muy bien recibida capacidad contracarro, a cambio de la cual la ligera reducción en la cantidad de munición era un precio menor. Oficialmente podían llevarse 42 proyectiles, pero se dice que con una estiba cuidadosa se podían colocar hasta 120 proyectiles, ¡cabe suponer que con una tripulación de enanos!

Ausf. G: principios de 1943. El blindaje frontal de 80 mm se convirtió en estándar con este modelo, en el que la superestructura se había ensanchado por encima de las orugas, incorporando el espacio del contenedor de la radio. Se proporcionó al jefe de carro una cúpula con ocho episcopios retráctiles; dentro de la cúpula había una escotilla de dos piezas, de modo que abriendo la sección frontal más pequeña el jefe de carro podía utilizar sus binoculares periscópicos bajo la protección de la sección trasera cerrada. Las diversas modificaciones menores incluían el traslado del ventilador del techo a la pared posterior de la cámara de combate, y el cambio de alineación de la escotilla de dos piezas del cargador, para que se abriese por delante y por detrás.

Aunque los primeros Ausf. G conservaban el mantelete de bloque del Ausf. F/8, la mayoría fueron provistos de un tipo de fundición más conveniente, llamado «cabeza de cerdo» por su forma. Como protección contra la munición de carga hueca, se suspendieron grandes planchas –denominadas faldones– de los costados del vehículo, a las que además se les aplicó un revestimiento de pasta antimagnética Zimmerit, para evitar la adhesión de minas y otros artillugios en el combate cercano. Algunos vehículos llevaban una batería de lanzafumígenos, situados tres a cada lado de la superestructura, pero no de modo general.

Sturmhaubitze 42: el creciente interés por incrementar la capacidad contracarro del cañón de asalto fue en detrimento del cometido primario para el que se había concebido dicho sistema de armas, esto es, el apoyo a la infantería por medio del fuego directo. La



desaparición de los modelos con el L24 corto de 75 mm quedó en cierta medida compensada por la fabricación del Obús de Asalto 42, que llevaba un obús de 105 mm montado en la base del StuG III Ausf. G. Aunque el prototipo apareció en 1942 (utilizando una superestructura del Ausf. F), la producción en cantidad no empezó hasta el año siguiente, y entonces representó sólo alrededor de la octava parte de los cañones de asalto fabricados. (En conjunto, durante la guerra se fabricaron en total 10.500 cañones de asalto con el bastidor del PzKpfw III, la mayoría por parte de Alkett, de Berlín.)

* * *

Los cañones de asalto basados en otros bastidores se fabricaron en cantidades mucho menores; seguidamente se describen los tipos principales.

StuG IV: este vehículo era un híbrido ideado para

En el Ausf. G se introdujo la cúpula del jefe de vehículo. Los binoculares periscópicos, visibles aquí, tienen puestos los tubos de extensión para que la lluvia y la suciedad no manchen los oculares. Obsérvese la interesante pintura mimética angulosa de los faldones, cuya plancha delantera parece ser un añadido de otro cañón. La estiba externa se ha dispuesto de forma que deje libres las trampillas de la cubierta del motor. Mientras duró, ¡el portaequipajes de detrás fue sin duda una adquisición muy útil! (Foto: Bundesarchiv.)

complementar la fabricación del cañón de asalto estándar, consistente en una superestructura de Ausf. G montada en un bastidor de PzKpfw IV, y llevando como armamento el cañón L48 de 75 mm. Entró en servicio a mediados de 1943 y se construyeron

Los remolinos de humo y polvo constituyen un espectacular fondo para esta foto aérea de StuG III dirigiéndose al combate junto con Panzer-Grenadier en semiorugas. La pintura mimética de estos cañones parece tela metálica de gallinero gigante: hexágonos regulares de líneas marrones o verdes sobre el color ocre. El terreno sugiere el frente soviético meridional. (Foto: Bundesarchiv.)





Esta vista frontal de un StuG III Ausf. G de producción muy tardía muestra la superestructura extendiéndose por encima de las orugas, el raíl dentado para instalar los faldones laterales, un abundante revestimiento de Zimmerit, un relleno de hormigón vertido en las depresiones del techo, y lo que parece ser la ametralladora accionada por control remoto instalada en los últimos modelos. (Foto: RAC Tank Museum.)

632 hasta el final de la guerra. Su tren de rodadura de PzKpfw IV y cámara de conducción prominentemente lo hacían fácilmente identificable.

Brummbär: la lucha callejera en las ciudades de la Unión Soviética puso de manifiesto que el cañón de 75 mm carecía de la potencia necesaria para destruir edificios de construcción sólida. El obús L12 de 150 mm se consideraba como el cañón más ligero con la potencia necesaria para esta misión; en octubre de 1942 se iniciaron los trabajos para producir un cañón de asalto pesado especialmente concebido para el combate cercano en áreas urbanas.

El bastidor escogido fue el del PzKpfw IV, sobre el cual se montó una pesada y angulosa superestructura, alojándose el arma en un gran montaje de bola, en la plancha frontal de 100 mm. Con un peso de 28 t, el bastidor estaba sobrecargado, causando problemas en la transmisión, pero al margen de esto el vehículo resultó satisfactorio y entró en servicio en abril de 1943 bajo el nebuloso nombre de Sturmpanzer IV, que pronto se abandonó en favor del más descriptivo de Brummbär («oso pardo»).

Se construyeron en total 313 Brummbär, en varios modelos sucesivos que incorporaban pequeñas mejoras. Sirvieron en las Compañías de Cañones Pesados de Infantería de los Regimientos de Pan-

zer-Grenadier, así como en los Batallones de Asalto, con efectivos de 45 piezas, que estaban a la disposición de los comandantes superiores.

Sturmiger: representaba la idea del Brummbär llevada al extremo. Con una configuración similar, este vehículo empleaba un lanzacohetes de 380 mm para disparar un proyectil cohete de giro estabilizado, de 345 kg, a una distancia de hasta 5.500 m, aunque se utilizarían normalmente a alcances mucho menores. Los proyectiles eran de dos tipos, uno con una carga útil normal rompedora y otro de carga conformada para su uso contra hormigón. Estaba provisto de una pequeña grúa para ayudar a cargar los proyectiles en el lanzador, el cual tenía un gran contrapeso.

Construido sobre un bastidor de carro de combate Tiger Ausf. E y protegido con 150 mm de blindaje, el Tiger de asalto, con 68 t, resultó desfasado. Cuando apareció, en 1944, el Ejército alemán estaba completamente inmerso en una guerra defensiva, y su cometido potencial se había desvanecido tiempo atrás. Sólo se fabricaron un puñado de estos vehículos monolíticos.

DOTACIÓN Y ORGANIZACIÓN

Los artilleros de asalto eran todos voluntarios y estaban considerados como la élite del arma. Además de numerosas Cruces de Hierro de Primera y de Segunda Clase, la Artillería de Asalto ganó no menos de 325 Cruces Alemanas de Oro y 140 Cruces de Caballero; a 14 poseedores de éstas últimas se les concedieron posteriormente las Hojas de Roble. No hace falta decir que los artilleros de asalto estaban extraordinariamente orgullosos de su profesión y su espíritu de cuerpo siempre fue elevado. Muchas unidades emplearon símbolos de identificación característicos, algunos de los cuales se ilustran en las láminas en color, los cuales al parecer se pintaban en los vehículos a discreción de los oficiales al mando del momento.

En 1940 se aumentó de nuevo el número de piezas de la batería de asalto de cuatro a seis, y el éxito de las pocas unidades que intervinieron en Francia despertó un entusiasmo considerable por la idea del cañón de asalto. Se inició la producción a plena escala, y la Escuela de Artillería de Jüteborg co-

menzó el entrenamiento de los primeros Abteilungen, o batallones.

Inicialmente el ritmo era lento, saliendo sólo dos batallones cada tres meses, pero más adelante se aceleró a tres batallones cada dos meses. En 1943 la Artillería de Asalto estableció su propia escuela en Burg, cerca de Magdeburgo, y el flujo de unidades entrenadas y personal de reemplazo creció rápidamente. Finalmente se formaron 70 batallones, excluyendo las unidades especialmente entrenadas para el cometido de cazacarros o enviadas a reforzar divisiones Panzer faltas de efectivos.

Los nuevos batallones comprendían una Batería de Plana Mayor (con el cañón de asalto del comandante, el escalón de transporte del batallón y servicios de recuperación, de talleres y médicos), más tres Baterías de Asalto, cada una con tres secciones de dos piezas, servicios de batería y mecánicos. La organización interna de la batería se reforzó posteriormente con la adición de un cañón a cada sección y proporcionándole al comandante de batería su propio cañón en lugar del vehículo acorazado de mando desde el que había ejercido el control originalmente, resultando así unos efectivos totales de 31 vehículos de combate en un Abteilung.

En 1943 se cambió el nombre de Sturmgeschütz Abteilung por el de Sturmgeschütz Brigade, en buena parte con la esperanza de hacer creer al enemigo que se empleaban formaciones de cañones de asalto mayores de lo que en realidad eran.

En 1944 se constituyeron las primeras Sturmartillerie Brigades. Implicaban algo más que un ligero cambio de nomenclatura. Estas unidades tenían unos efectivos mucho mayores, con tres cañones L48 en la Plana Mayor de la Brigada, dos L48 en cada Plana Mayor de Batería, más dos secciones de cuatro L48 y una sección de cuatro obuses StuH 42 por batería: un total de 45 vehículos de combate. Para defenderse de las armas contracarro de infantería en terreno cerrado o en la lucha callejera, la dotación se incrementó aún más con la incorporación de una Batería de Escolta de Grenadier, con unos efectivos nominales de dos oficiales y 192 hombres, la mayoría equipados con fusiles de asalto, e incluyendo una pequeña sección de zapadores. Se esperaba poder ampliar todas las Brigadas de Cañones de Asalto a los efectivos de Brigadas de Artillería de Asalto, pero no fue factible.

Entretanto, a principios de 1943, la industria de carros de combate alemana se había sumido en un caos total, y la fabricación de cañones de asalto estaba superando regularmente la de aquéllos, más difíciles y caros de construir. La producción del PzKpffw III se había interrumpido en 1942, a excepción de los bastidores necesarios para los cañones de asalto; se hizo entonces la suicida, pero apa-

Excelente vista de un Brumbär en Italia, en 1944; véase la lámina F3. El operador de radio está extendiendo la antena, preparándose para conectar. (Foto: Bundesarchiv.)





Brumbär abandonado con faldones laterales; obsérvese el tardío bloque de visión del conductor, idéntico al del Tiger Ausf. E, y los detalles del obús de 150 mm con montaje de bola. (Foto: RAC Tank Museum.)

rentemente sería, sugerencia de que podría cancelarse también la producción del PzKpfw IV, pilar de las divisiones Panzer, para poder concentrarse en la del Tiger y del Panther. Ya se había asignado un porcentaje peligrosamente alto de bastidores de PzKpfw IV a la artillería autopropulsada, a los cazacarros y a los cañones de asalto; los Tiger estaban saliendo de la línea de montaje al ritmo de sólo 25 mensuales, y el Panther aun no había entrado en plena producción.

Tras la introducción de la munición de carga hueca, que podía penetrar cualquier espesor de blindaje de carro de combate, y la proliferación de tales artilugios entre la infantería, Hitler ya había comprendido intuitivamente que la era de dominio total del carro de combate tocaba a su fin. Sus pensamientos se centraban ahora en la defensa contracarro, y dado que los cañones de asalto realizaban este trabajo con eficacia y no sufrían los efectos de la crisis de producción, no vio razón para que estuviesen sujetos a ninguna interferencia. Era un punto de vista compartido por muchos oficiales superiores.

Guderian tenía algo más que decir con respecto a la artillería de asalto, algo que evidentemente era válido. «La defensa contracarro descansará cada vez más en los cañones de asalto, ya que todas las demás

Sturmtyger, en el que se ve la grúa para los proyectiles y el prominente contrapeso de boca en el lanzacohetes. (Foto: RAC Tank Museum.)

armas contracarro están resultando progresivamente ineficaces contra el nuevo equipo enemigo... Todas las divisiones de los principales frentes de batalla, por consiguiente, necesitan recibir una cierta dotación de estas armas; los frentes secundarios tendrán que arreglárselas con una reserva de cañones de asalto a disposición del alto mando, mientras se estén equipando las divisiones con cañones contracarro autopropulsados. Para economizar en personal y material, es necesaria una fusión gradual de los batallones de cañones de asalto y de cazacarros.»¹

Esta tesis fue aceptada, después de lo que Guderian califica de «discusión acalorada». Entretanto, el componente de carros de combate de la mayoría de divisiones Panzer había caído a un nivel peligrosamente bajo, y por pura necesidad algunas habían tenido que ser reforzadas con urgencia con cañones de asalto, que evidentemente podían proporcionar un potente fuego de apoyo en la zona de vanguardia, pero de los que no se podía esperar que desempeñasen las mismas funciones que los carros de combate.

En general, la artillería de asalto se asignó cómo y dónde se necesitaba. Muy pocas divisiones tenían un batallón completo de cañones de asalto, aunque la formación «Grossdeutschland», en expansión, era una excepción, lo mismo que las Divisiones Panzer SS «Leibstandarte Adolf Hitler» y «Das Reich», y la División Panzer de la Luftwaffe «Hermann Göring».

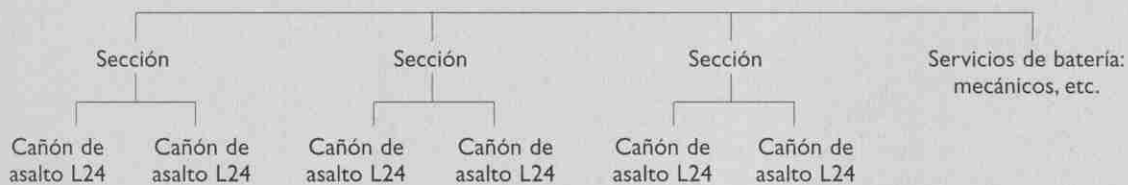
TÁCTICA

Los siguientes extractos han sido sacados de lo que podría llamarse «Manual del comandante de cañones de asalto», distribuido en 1944:

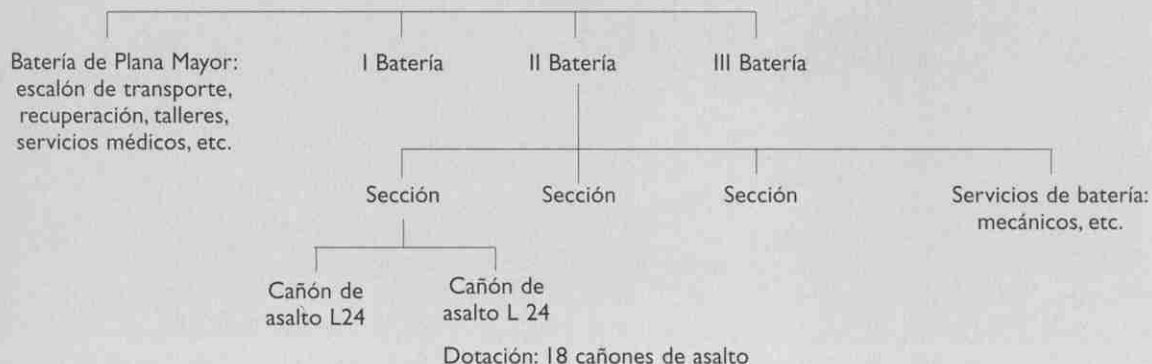
¹ Guderian, *Panzer Führer*.



Batería de Cañones de Asalto, 1940



Batallón de Cañones de Asalto, 1941



Principios generales

«Su misión es proporcionar apoyo directo inmediato a la infantería en todas las situaciones de la zona de vanguardia, batiendo y suprimiendo el fuego de las armas pesadas enemigas con las propias.

»El cañón de asalto combina la potencia de fuego con la movilidad y la acción de choque. Su sistema de armas protegido y su capacidad de fuego directo inmediato le permiten acompañar a la infantería a cualquier lugar del campo de batalla, dándole apoyo cercano físico y moral. Los cañones de asalto se emplean según los principios de la artillería y deben ser considerados como artillería de primera línea. La concentración es una característica especial de sus operaciones; el abandono de este principio conduce a pérdidas innecesarias.

»En toda acción, la destrucción de los carros de combate enemigos es una consideración de la máxima importancia. No obstante, no debe permitir que sus cañones de asalto se utilicen sólo como cazacarros.

»En el cometido de contraataque, los cañones de asalto son adecuados para ser empleados como reserva de choque contra los ataques de carros de combate enemigos o las penetraciones de nues-

tras líneas. Como punta de lanza del avance o persecución, pueden vencer rápidamente puntos de resistencia.

»Al romper el contacto en una acción, en virtud de su movilidad y potencia de fuego constituyen el puntal de la retaguardia.

»Es permisible una aplicación temporal de bombardeo específico en la zona avanzada de batalla, siempre que no haya otras unidades de artillería que puedan efectuar esta labor, y que no interfiera con la misión primaria de los cañones de asalto. En estas situaciones, los obuses de asalto llevarán a cabo la misión de fuego.

»Los cañones de asalto son inapropiados para su empleo en situaciones estáticas. La única función razonable para la que son adecuados es la cooperación estrecha en las operaciones de infantería, Panzer-Grenadier o carros de combate.»

Utilización

«Para las operaciones, quedará bajo el mando de una división de infantería o de Panzer-Grenadier, y ocasionalmente de una división Panzer; el empleo bajo el mando de unidades más pequeñas que un regimiento es excepcional.

»El comandante de la formación ha de ser puesto al corriente de las características del cañón de asalto, de forma que pueda obtenerse el máximo beneficio de la operación combinada. El fuego concentrado y efecto de choque de toda la brigada en un frente estrecho produce los mejores resultados.

»La unidad táctica es la brigada. Fragmentar los cañones en secciones o individualmente perjudica el efecto de fuego masivo y ayuda a la defensa enemiga. Por lo tanto, el apoyo a la infantería con secciones solas debe limitarse a casos excepcionales, y la sección ha de volver a quedar bajo el control de la brigada al término de la operación. El empleo de cañones aislados en la zona de vanguardia no debe darse nunca, ya que los cañones de asalto están concebidos para proporcionarse ayuda mutua en circunstancias de dificultades tácticas o técnicas.

»Cuanta mayor sea la sorpresa que puedan lograr los cañones de asalto, mejor será el resultado. La marcha de aproximación y los preparativos finales es mejor efectuarlos de noche, amortiguando el ruido con altavoces o fuego de artillería. Los cañones de asalto no participarán en el bombardeo preliminar.

»El comandante de la brigada cuidará de la disponibilidad de abastecimiento y asistencia técnica en la zona de vanguardia, y estimará el momento oportuno para retirar los cañones al punto de encuentro para dicho fin.»

Cooperación con la infantería

«La infantería ha de hacer un uso pleno e inmediato del fuego de apoyo de los cañones de asalto. El fuego de los cañones y el movimiento de la infantería han de coordinarse mutuamente.

»Los mejores resultados se obtienen cuando la infantería y los cañones adoptan una formación laxa. Puesto que los cañones de asalto atraerán la mayor parte del fuego enemigo, la infantería no debe agolparse detrás de ellos, ya que esto provocaría fuertes bajas; al contrario, ha de avanzar en una serie de acometidas, en momentos cuidadosamente elegidos.

»La cooperación entre los cañones de asalto y las armas pesadas de infantería debe acordarse con anterioridad, especialmente cuando los primeros estén bajo el riesgo de cañones contracarro enemigos.

»En campo abierto, los cañones de asalto encastrarán el avance; en terreno más cerrado, la infantería tomará la cabeza. [Además de las dificultades planteadas por las zonas boscosas, los cañones

de asalto quedaban a ciegas en cualquier cultivo alto; el documento hace mención específica, entre otros, de los campos de girasoles.] En el segundo caso, es responsabilidad de la infantería advertir a los cañones de cualquier obstáculo que encuentre en su camino, tal como campos de minas, terreno impracticable o posiciones contracarro. La identificación mutua de blancos puede hacerse por medio de munición trazadora, pistolas de bengalas, fuego indicativo y señales manuales. Los comandantes de los cañones de asalto y de la infantería han de permanecer en el más estrecho contacto posible a lo largo de toda la acción.»

Cooperación con la artillería de campaña

«Puesto que el fuego de la artillería de campaña complementa el de los cañones de asalto, una coordinación estricta de sus respectivos planes de tiro es esencial.

»Por medio de sus radios, los cañones de asalto tienen la responsabilidad de asegurar que el fuego de apoyo de la artillería se emplee de la mejor forma, mantener a la artillería de campaña en contacto con la punta de lanza del ataque, y dar aviso temprano de las misiones de fuego defensivo que puedan precisarse.

»La artillería de campaña es responsable de neutralizar la artillería y puestos de control de tiro enemigos, de preparar la zona de ataque y proteger sus flancos, y de proporcionar protección para la recuperación de cañones de asalto que hayan sido bajas.

»La cooperación de los cañones de asalto con el Controlador de Tiro de Artillería es, sin embargo, una tarea complementaria y no debe distraer de la misión principal de proporcionar fuego directo de apoyo a la infantería.»

Cooperación con zapadores

«La estrecha cooperación entre cañones de asalto y zapadores evita bajas y pérdidas. Cubiertos por el fuego de los cañones de asalto, los zapadores abrirán brechas en los campos de minas, rellenarán zanjas contracarro y reforzarán puentes dañados. En el curso de un ataque contra posiciones preparadas, a cada batería de cañones de asalto se le asignarán zapadores mientras dure la operación.

»Los cañones de asalto son extraordinariamente adecuados para el apoyo de zapadores en todas las situaciones de combate.»



Dos vistas del primer cazacarros sobre orugas alemán, el Panzerjäger I; una lo muestra en acción en las afueras de Stalingrado, a finales del verano de 1942, en la otra se ve más claramente la estructura. La protección para la dotación del cañón de 47 mm era mínima. (Fotos: Bundesarchiv, RAC Tank Museum.)

Cooperación con la Luftwaffe

«La intervención de la Luftwaffe en la batalla terrestre ayudará a los cañones de asalto, causando confusión en el enemigo y levantando nubes de polvo y humo. Para advertir a los escuadrones de apoyo de la posición del frente, los cañones de asalto colocarán marcadores de humo anaranjado; y disparando fumígenos o munición trazadora pueden indicar a los aviones blancos adecuados.

»Para la cooperación con la Luftwaffe, la brigada de cañones de asalto está provista del equipo de radio de cooperación aérea Fu 7.»

Tareas de los Grenadier de escolta

«El primer deber de los Grenadier es la protección de los cañones de asalto en todas las fases de la batalla. Los Grenadier de escolta no son tropas de asalto; no están armados ni tienen la capacidad para este cometido, pero tienen una tarea especializada que hacer.

»Además de proporcionar una escolta cercana a los cañones, los Grenadier deben indicar blancos



por medio de munición trazadora o señales manuales, advertir a los cañones de asalto de las posiciones contracarro, campos de minas y otros obstáculos, asegurar el camino hasta la línea operativa de partida y proteger a los cañones en su área de resguardo.

»Una vez asignados a un cañón concreto, los Grenadier de escolta permanecerán con el mismo durante toda la acción. Si corren el peligro de quedar atrás, atraerán la atención del jefe de vehículo disparando sus fusiles de asalto en el terreno de delante del vehículo, y harán todo lo posible para restablecer el contacto.



El Marder II montaba el cañón contracarro Pak 40/2 de 75 mm sobre el bastidor de los PzKpfw II Ausf. A, B, C y F. (Foto: RAC Tank Museum.)



Disparar encima de la nieve hacía inútiles los propelentes sin humo y delataba inmediatamente la posición del cañón. (Foto: Bundesarchiv.)

»Si la dotación de la brigada careciese de Batería de Grenadier de Escolta, la infantería se encargará de destacar un número suficiente de hombres para esta misión.»

dos. Para este tipo de acción, una organización interna por secciones con un obús de asalto y dos cañones de asalto es especialmente apropiada.»

Carros de combate enemigos

«Si los cañones de asalto se encuentran con carros de combate, éstos han de ser atacados. Las medidas a tomar incluyen el establecimiento de un frente de tiro y el ataque a los flancos de la formación enemiga.

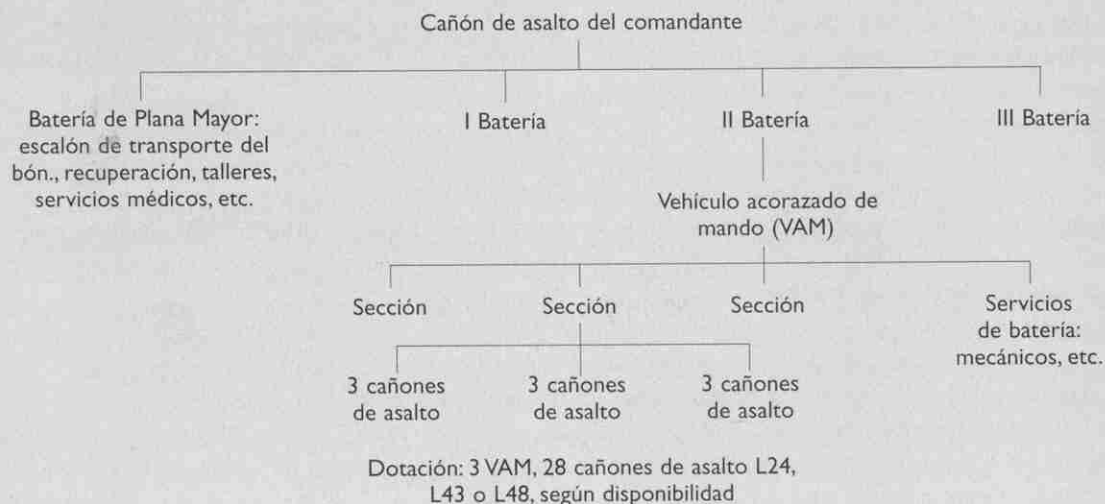
Terreno y clima

«La forma del terreno, la naturaleza de su cubierta y el tipo de ruta influyen en las operaciones de cañones de asalto. La plena utilización del terreno mejora la capacidad del arma, reduce las pérdidas y disminuye el desgaste del equipo.

«Cuando el ataque enemigo va acompañado de infantería, ésta será atacada sólo por los obuses de asalto, mientras el resto de cañones se centra en los carros de combate; esto provocará la separación de la infantería enemiga de sus vehículos acoraza-

»En invierno, una profundidad de nieve de 50 cm impedirá el uso pleno de los cañones de asalto, debiéndose tomar precauciones especiales con respecto a los efectos del frío extremo en los motores. El frío intenso afectará asimismo a la munición, de forma que los rebotes y roturas son probables; el

Orden de batalla transitorio, Batallón de Cañones de Asalto, 1942



obús puede mantener su eficacia empleando doble carga. El servicio en los cañones de asalto es duro y existe el peligro real de muerte por congelación; por consiguiente, las medidas contra el frío exigen una atención y dedicación especiales».

SERVICIO ACTIVO

No había unidades de cañones de asalto disponibles durante la campaña de Polonia de 1939. Sin embargo, en el verano de 1940 se habían formado seis baterías, cuatro de las cuales entraron en servicio en Francia (las 640.^a, 659.^a, 660.^a y 665.^a), combatiendo una de ellas en apoyo del entonces Regimiento de Infantería «Grossdeutschland». Durante la campaña de los Balcanes de 1941 contra Yugoslavia y Grecia se emplearon tres batallones, número que se dobló para la invasión de la Unión Soviética, teniendo los Grupos de Ejércitos Norte, Centro y Sur el apoyo de dos batallones cada uno. En adelante, fueron despachándose batallones al Frente Oriental en rápida sucesión, a medida que estaban disponibles.

La historia subsiguiente del arma sigue la de los triunfos y tragedias de la guerra contra la Unión Soviética, pero las unidades de cañones de asalto sirvieron asimismo en Finlandia, Italia, Normandía y en el Frente Occidental. Su intervención en el norte de África se limitó a un puñado de vehículos despachados a Túnez poco antes del colapso final; durante la campaña en el desierto hubo poca demanda de cañones de asalto, ya que fue esencialmente una batalla de carros de combate.

Reseñar aunque sólo fuera los principales acontecimientos de la dramática historia de la Artillería de Asalto exigiría un libro mucho más voluminoso que el presente, pero tal vez siguiendo a una unidad durante un corto período el lector pueda tener cierta idea del tipo de batallas libradas por los cañones de asalto.

En septiembre de 1941, una unidad de cuerpo de ejército, la 667.^a Batería de Sturmgeschütz, libró

El muy fotografiado Marder II con el nombre de «Ladrón de carbón» (el equivalente alemán de estraperlista). Ya tiene más de 20 anillos en el tubo del cañón. Este vehículo ha sido identificado por un autor alemán como perteneciente a la 29.^a Div. Inf. (Foto: Bundesarchiv.)





A los cañones contracarro soviéticos capturados de 76,2 mm se les reconstruyó la recámara para aceptar proyectiles alemanes de 75 mm, y fueron instalados sobre bastidores del obsoleto 38t checoslovaco, dando origen al Marder III. En mayo de 1942, 117 de estos vehículos fueron enviados al norte de África para contrarrestar la amenaza del fuertemente blindado Matilda II. (Foto: Bundesarchiv.)

una serie de acciones en el área de Leningrado, en apoyo del I Cuerpo de Ejército alemán, por las que se concedió la Cruz de Caballero al comandante de la batería, Oberleutnant Joachim Lutzow. Lo que sigue es un extracto de su mención:

«En la punta de lanza de la cuña de ruptura estaba el Oberleutnant Lutzow y su 667.^a Batería de Cañones de Asalto. Las capturas efectuadas por el Cuerpo de Ejército en el período del 12 al 19 de septiembre fueron de 6.500 prisioneros y 92 cañones. Se tomaron al asalto 225 casamatas de tipo búnker y se destruyeron 301 armas pesadas y nidos de ametralladoras. Todos estos resultados se consiguieron como fruto de las decididas acciones del Oberleutnant Lutzow».

La batería fue posteriormente retirada del frente y devuelta a Jütebog, donde se amplió a batallón, conservando su número. Regresó al Frente Oriental a principios de agosto de 1942, entrando en acción casi inmediatamente en la cabeza de puente de Chleppen, en el sector del Grupo de Ejércitos Centro.

Un ataque soviético con carros de combate a lo largo de la ribera del río amenazaba con aislar la cabeza de puente, lo que provocó cierto pánico entre la infantería alemana. Sólo los decididos esfuerzos de la 1.^a y 3.^a Baterías del 667.^o Abteilung consiguieron detener al enemigo, que atacaba con muchos efectivos. Habiendo estabilizado la situación, los cañones de asalto montaron entonces un

ataque implacable contra la penetración soviética, acompañados por sólo veinte soldados de infantería, restableciendo de este modo la integridad de la cabeza de puente y destruyendo de paso 19 carros de combate T-34.

Después, el batallón volvió a quedar bajo el control del Grupo de Ejércitos Norte, e intervino en una serie de acciones defensivas contra fuertes ataques soviéticos con carros de combate en el área de Rzhev, al noroeste de Moscú. En los cuatro días del 28 al 31 de agosto de 1942 fueron destruidos 83 carros de combate enemigos, de los cuales 18 cayeron víctimas del Oberleutnant Klaus Wagner, comandante de la 3.^a Batería. Wagner ganó la Cruz de Caballero, pero fue gravemente herido y el Oberleutnant Baurmann le sucedió en el mando.

Los soviéticos mantuvieron la presión, y el 9 de septiembre una formación de 50 T-34 estuvo a punto de arrollar a la 3.^a Batería, que había quedado reducida a sólo cinco vehículos operativos. Casi rodeados, los cañones de asalto se retiraron combatiendo en la proporción de uno a diez, cobrándose un terrible peaje sobre los carros de combate enemigos y su infantería acompañante. Pero la cantidad empezó a imponerse, a pesar de la torpeza soviética, y cañón tras cañón fueron silenciados hasta quedar sólo el vehículo, ya dañado, de Baurmann. Intuyendo la victoria, la infantería soviética se lanzó hacia delante, viendo cómo los proyectiles rompedores de 75 mm de Baurmann abrían brechas en sus filas, barridas asimismo por su ametralladora del techo. El ataque se deshizo, perdió intensidad y acabó derrumbándose, dejando atrás los restos de 33 carros de combate ardiendo. La 3.^a Batería había sobrevivido, aunque por los pelos, siendo retirada a la reserva para descansar y reequiparse. Baurmann recibió la Cruz Alemana de Oro. (El 3 de mayo de 1945, como comandante de la 300.^a Brigada [de Campaña] de Cañones de Asalto, Baurmann ganó también la Cruz de Caballero.)

Pero el período de descanso de la 3.^a Batería duró poco, porque el 15 de septiembre los soviéticos atacaron de nuevo, y esta vez estuvieron peligrosamente cerca de penetrar a través de la zona de vanguardia. Sin esperar al resto de la batería, el Wachtmeister (sargento) Hugo Primozic se encaminó hacia la línea sostenida por la presionada infantería. La marcha de aproximación de los tres cañones quedó oculta por bajos montículos cubiertos

de maleza y no fue detectada. Deteniendo la sección bajo la cubierta vegetal, Primozic desmontó y se adelantó a pie hasta las posiciones de la infantería para verificar la situación. Por un flanco discurría una carretera a lo largo de una elevación, y en el otro había la orilla de un río. El terreno entre ambos estaba cubierto de restos de los anteriores ataques soviéticos con carros de combate, y salpicado de cráteres de obús del bombardeo de artillería enemigo. En la distancia había una cresta baja, a través de la cual llegaba la primera oleada de ocho T-34 disparando en movimiento.

Volviendo a la carrera hasta su vehículo, Primozic trasladó su sección a una buena posición de tiro de flanco, al borde de la maleza. Su vehículo fue detectado por uno de los primeros carros de combate en el preciso instante en que su tirador hacía los ajustes finales. El soviético hizo el primer disparo, que se estrelló contra el blindaje lateral del cañón de asalto. Una fracción de segundo más tarde el 75 mm ladró y el T-34 se desintegró en una explosión ensordecedora. Otro T-34 fue destruido mientras su tirador estaba todavía girando la torre hacia el blanco.

Los otros dos cañones de Primozic estaban también en acción, disparando estruendosamente contra

los vehículos acorazados soviéticos, ahora a 750 m, y anotándose victorias. Más oleadas de carros de combate descendían de la lejana cresta, y tras ellos llegaba la masa vociferante de la infantería enemiga, contra la cual los cañones de asalto dirigieron sus proyectiles rompedores y fuego de ametralladora en un intento por separarla de los carros de combate.

El chasquido seco de la munición perforante de alta velocidad alertó a Primozic de que su sección era ahora el objetivo principal de los carros de combate soviéticos, por lo que retrocedió lentamente poniéndose a cubierto, antes de avanzar nuevamente hasta una nueva posición de tiro, más a la izquierda, mientras los T-34 continuaban malgastando sus energías en la posición ya vacía.

La distancia se había reducido a 270 m. Un KV-1 alcanzó el blindaje frontal de Primozic, estallando

Marder III fotografiado en la estepa abierta, en otoño de 1942. Además del limitadísimo espacio disponible para estibar el equipo personal de los tripulantes y los diversos «extras» que siempre se adquieren en campaña, el vehículo tenía el serio inconveniente de poder dar cabida a sólo 30 proyectiles del armamento principal. Esta tripulación parece vestir el traje de faena verde junco de vehículos, y gorra de campaña negra con galón rosa Panzer. (Foto: Bundesarchiv.)



el proyectil rompedor como un trueno, pero sin causar daños. El tirador alemán apuntó cuidadosamente a la torre de su adversario, sólo para ver cómo su proyectil salía rebotado del monstruo de 43 toneladas; disparó de nuevo, y esta vez el KV se detuvo con un estremecimiento, vomitando humo por las escotillas. A continuación, fueron atacados dos T-34 por el flanco; después de que la torre del primero fuese arrancada de su lugar, el segundo volvió grupas y se dirigió hacia la cresta, seguido por el resto de los vehículos acorazados soviéticos. Una pequeña fuerza de cobertura situada en un maizal, a 370 m al frente, fue rápidamente eliminada, después de que uno de sus proyectiles iniciara un pequeño incendio en la cámara de combate de Primozic.

Combatando solos, los tres cañones de asalto habían impedido una ruptura en un punto crítico y destruido un total de 24 carros de combate enemigos. Primozic se convirtió en el primer suboficial del Ejército alemán que conseguía la Cruz de Caballero; en una acción igualmente audaz, el 28 de enero de 1943 ganó la codiciada condecoración de las Hojas de Roble.

Este enfrentamiento ilustra la facilidad con que los achaparrados cañones de asalto podían ocultarse en excelentes posiciones de tiro, razón por la cual los carristas soviéticos los detestaban. Siendo la imitación la forma más sincera de elogio, el Ejército Rojo se puso a construir sus propias toscas copias, y empleó asimismo vehículos capturados, sustituyendo el cañón de 75 mm por uno de sus modelos de 76,2 mm; pero lo que no pudo reproducir fue la pericia y experiencia en combate de los artilleros de asalto alemanes.

A finales de 1943 se calculó que los cañones de asalto habían destruido 13.000 carros de combate enemigos; a la primavera siguiente, la cifra se elevaba a 20.000. No hay datos del último año de guerra, pero por una simple proyección matemática, el total de carros de combate destruidos no puede ser menor de 30.000. (En el curso de 15 meses, en el sector de Rzhev las tres baterías del 667.º Batallón de Cañones de Asalto destruyeron la enorme cantidad de 1.000 carros de combate soviéticos.)

A causa de estas proezas, el cañón de asalto ocupa un lugar de honor en la historia militar alemana; no fue ninguna sorpresa que uno de los primeros vehículos fabricados para el reconstituido Ejército de Alemania Federal fuese prácticamente una co-

pia del proyecto que tan buen resultado había dado a lo largo de la Segunda Guerra Mundial.

CAZACARROS

El cazacarros alemán fue un sistema de armas que se tuvo que desarrollar a toda prisa y en circunstancias muy difíciles. Antes de estallar la guerra Guderian había anticipado la necesidad de artillería contracarro autopropulsada que sirviese en las divisiones Panzer, pero se hizo muy poco al respecto y, fuera de unos pocos cañones L43 de 47 mm montados en bastidores del carro de combate ligero PzKpfw I, el Ejército alemán empezó en 1941 sin ningún equipo contracarro automotor, omisión que le costaría cara.

En el norte de África, el blindaje de 80 mm de carro de combate británico de infantería Matilda había demostrado ser invulnerable a cualquier cosa con la que pudiesen dispararle los italianos, y en un enfrentamiento en el paso de Halfaya, el 27 de mayo de 1941, un solo escuadrón incompleto de Matilda había infligido una humillación tan vergonzosa a los 160 carros de combate de la 5.ª División Ligera alemana, que Rommel creyó necesario destruir o someter a un consejo de guerra a varios oficiales superiores.

Pero en la Unión Soviética más sorpresas desagradables aguardaban a las divisiones Panzer. El carro de combate pesado Kliment Voroshilov (KV) y el nuevo carro de combate medio T-34 estaban ambos armados con un potente cañón de 76,2 mm que superaba en alcance a los de los Panzer alemanes; además, ambos estaban extremadamente bien blindados, el primero con 78 mm dispuestos convencionalmente, y el segundo con la plancha del glacis de 45 mm dispuesta en un ángulo de 60°, lo que le daba una protección efectiva equivalente a 90 mm.

En las batallas que siguieron, los cañones de asalto, con su grueso blindaje frontal, dieron un resultado bastante mejor que los carros de combate; pero hasta que se pudieron instalar armas más potentes en ambas clases de vehículos de combate, hubo una desesperada necesidad de cañones contracarro totalmente móviles, con el poder suficiente para penetrar el blindaje de los Matilda y de los carros de combate soviéticos. En esta fase, el equipo contracarro remolcado era, o demasiado lento para seguir el rit-

mo de las divisiones Panzer, o de insuficiente potencia para la tarea, y el altamente eficaz cañón bivalente de 88 mm de la Luftwaffe no sólo escaseaba, sino que además era extremadamente incómodo.

Sin embargo, la producción masiva de cañones contracarro de 75 mm estaba muy adelantada y, al mismo tiempo, se disponía de un número considerable de bastidores de carros de combate alemanes, checoslovacos y franceses obsoletos, por lo que la combinación de ambos proporcionaba una solución lógica al problema.

Equipamiento de los Panzerjäger

Los cazacarros de la primera generación seguían todos el mismo patrón básico, consistente en un cañón instalado en lo alto de un bastidor de carro de combate, con la cámara de combate protegida por una superestructura fija, abierta por arriba, de plancha de blindaje, la cual sólo permitía un giro limitado. Constituían una solución provisional, a la espera de cazacarros construidos con este fin, pero fueron muy efectivos.

El Panzerjäger I ya se ha mencionado, y estaba basado en el bastidor del PzKpfw I Ausf. B; se había eliminado la torre original, sustituyéndola por un alto escudo que contenía un cañón L43 checoslovaco de 47 mm. El vehículo pesaba unas 8 t y tenía una velocidad de 39 km/h, sirviendo en las unidades contracarro orgánicas de las divisiones de infantería en 1940 y 1941.

El Marder II («marta») entró en servicio en 1942 y se basaba en el bastidor del PzKpfw II Ausf. A, B, C y F. Montaba el nuevo cañón contracarro Pak 40/2 L46 de 75 mm, que disparaba un proyectil de 5,72 kg a una velocidad inicial de 550 m/s, y tenía una tripulación de cuatro hombres. Pesaba 11 t y su velocidad máxima era de 40 km/h. Se llevaron a cabo 531 de estas conversiones durante 1942 y 1943, sirviendo en las unidades contracarro de las divisiones de infantería y Panzer.

El bastidor del PzKpfw II Ausf. D y E se utilizó como base de otro equipo también llamado, confusamente, Marder II, aunque el aspecto de los dos vehículos era bastante distinto; las versiones Ausf. D y E tenían una alta superestructura en forma de caja situada más atrás, y estaban equipados con un cañón soviético capturado Modelo 36 de 76,2 mm con la recámara reconstruida para aceptar el proyectil alemán de 75 mm. Este arma tenía una velo-



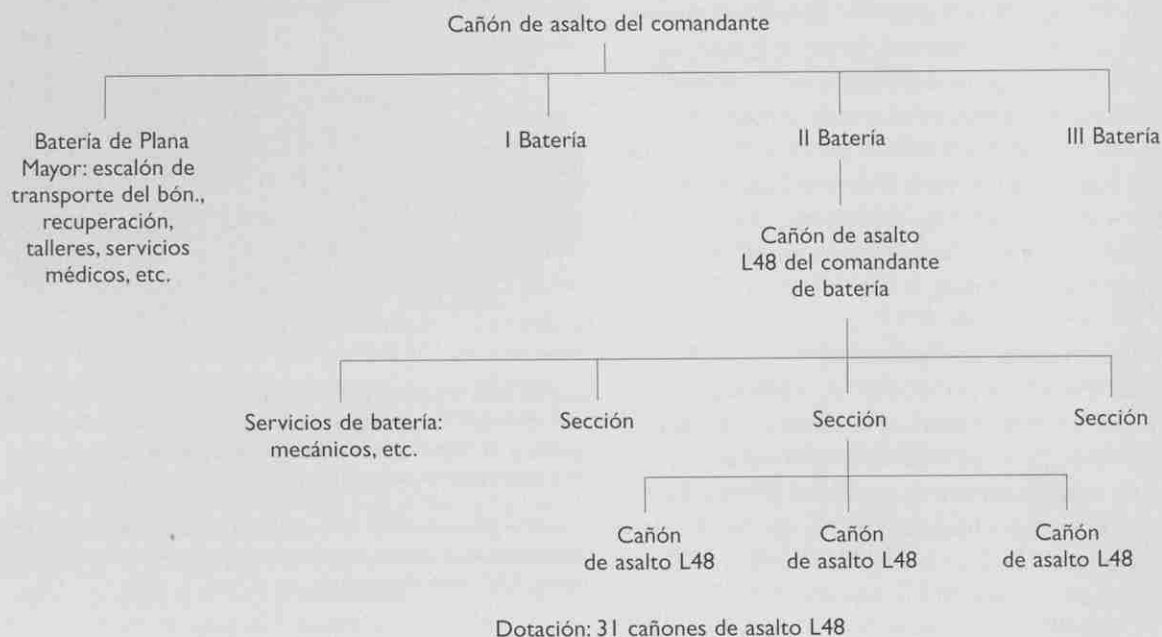
Los últimos modelos de Marder III estaban armados con el Pak 40/3 de 75 mm alemán, con el motor resituado en medio y la cámara de combate detrás. Obsérvese el pequeño agujero rectangular practicado en el blindaje, a la derecha del cañón, para el telescopio del tirador, y la sujeción para traslado del cañón. Para liberarlo, el tirador simplemente elevaba el tubo y el soporte se desprendía. (Foto: RAC Tank Museum.)

cidad inicial de 740 m/s, posteriormente incrementada a 990 m/s con munición mejorada, y demostró que podía penetrar los vehículos acorazados soviéticos. Se construyeron 185 de estos vehículos, simultáneamente con sus homónimos, y se emplea-

Se convirtieron una cierta cantidad de bastidores franceses obsoletos para el cometido de cazacarros. Este vehículo monta un cañón contracarro de 47 mm sobre el bastidor de un carro de combate R.35; se construyeron pocos, y se utilizaron principalmente para entrenamiento. (Foto: RAC Tank Museum.)



Batallón (Brigada) de Cañones de Asalto, 1942-45



ron del mismo modo. Ocasionalmente se intercambiaron los cañones y bastidores respectivos, según la disponibilidad; a veces se colocaron frenos de boca y a veces no.

El cañón soviético se utilizó igualmente en los primeros modelos del **Marder III**, basado en el bastidor del carro de combate checoslovaco 38t, y que también presentaba una alta superestructura en forma de caja para el montaje del cañón. En esta forma se construyeron 344 vehículos, de los que 117 fueron enviados al norte de África en mayo de 1942 para contrarrestar la amenaza del Matilda. Tuvieron tanto éxito, que los británicos creyeron, prematuramente, que se trataba de una versión mecanizada del temido «88».

Modelos posteriores del Marder III montaban el cañón alemán Pak 40/3 L46 de 75 mm, de prestaciones similares al arma soviética. Aparecieron en dos formas, la primera con la cámara de combate muy hacia delante y la segunda con el motor trasladado al centro del vehículo y la cámara de combate detrás. La mayoría de los 1.577 Marder III de 75 mm construidos se emplearon en la URSS, en las mismas condiciones que el Marder II. Llevaba cuatro tripulantes, pesaba 10,5 t y su velocidad máxima era de 42 km/h.

Una cierta cantidad de bastidores franceses capturados fueron transformados para su uso como cazacarros en 1943. Varios fueron dotados con cañones contracarro obsoletos de 37 y 47 mm, pero el más importante se obtuvo montando el cañón alemán Pak 40/1 de 75 mm en el tractor sobre orugas Lorraine, combinación que se denominó **Marder I**.¹ Este cañón de 75 mm se instaló asimismo en bastidores de carros de combate Hotchkiss y FCM en pequeño número. En general, las conversiones francesas fueron consideradas como equipos de segunda fila y se emplearon principalmente en países ocupados, donde sirvieron en cometidos de entrenamiento o antiinvasión.

El último y el mayor de los cazacarros transitorios fue el **Nashorn** («rinoceronte»), introducido en 1943. Este vehículo resolvió la dificultad de dar movilidad al cañón contracarro de 88 mm en el Frente Oriental, instalándose el modelo Pak 43/1 L71 en una cámara de combate que ocupaba la mayor parte del bastidor del PzKpfw IV, el cual incorporaba

¹ Esto elevó el número de tipos de «Marder» en servicio a seis, todos ellos de aspecto distinto, confundiendo a los expertos en identificación coetáneos; en cierta medida, esta confusión persiste hasta el presente, debiendo especificarse cañón y bastidor si se quiere emplear el nombre sin ambigüedades.

la transmisión y ejes motores del PzKpfw III, con el motor delante. Con el Nashorn se formaron batallones de cazacarros pesados de 30 piezas, los cuales intervenían bajo el control del Ejército, según las necesidades de la situación. Aunque combinaban movilidad con una gran potencia de fuego, estaban poco protegidos para un arma de primera línea, y su gran altura (2,93 m) era una desventaja cuando se trataba de buscar posiciones de tiro ocultas. Pesaban 24 t, tenían una tripulación de cinco hombres y podían alcanzar los 42 km/h. El nombre se lo asignó el propio Hitler, que al parecer consideró que al nombre original de «avispon» le faltaba agresividad.

Los equipos subsiguientes pueden agruparse como cazacarros «de segunda generación».

El Pak 43/2 de 88 mm se utilizó en el primer cazacarros totalmente cerrado, el **Elefant**, a veces denominado **Tiger (P)** y otras **Ferdinand**, en honor de su proyectista, el Dr. Ferdinand Porsche. El bastidor era en realidad el del fracasado proyecto de Porsche para el carro de combate Tiger, y la configuración constaba de una cámara delantera para el conductor y el operador de radio, la cámara del motor en medio, y una cámara de combate cerrada detrás. El blindaje frontal tenía un espesor de 200 mm y el vehículo pesaba 67 t, estando propulsado por dos motores Maybach de 320 hp, que le proporcionaban una velocidad máxima de 19 km/h.

De los 90 fabricados, 76 entraron en servicio en julio de 1943 en dos batallones de cazacarros pesados de 38 piezas cada uno, con los números 653.º y 654.º, en la batalla de Kursk. Allí se emplearon en un cometido heterodoxo, como carros de combate de choque, para el que no estaban concebidos. Aunque no tuvieron dificultad en aplastar las fuerzas acorazadas adversarias, su infantería de apoyo pronto se quedó atrás. Careciendo de ametralladora de defensa cercana y estando además prácticamente ciegos, pronto fueron presa de los equipos de cazacarros soviéticos, que los rodeaban y se acercaban con lanzallamas, cócteles Molotov y artefactos explosivos. No es preciso añadir que ambos batallones sufrieron fuertes pérdidas.

Los Elefant supervivientes de Kursk fueron provistos de una ametralladora de casco y enviados a Italia. Su gran peso y altura y baja velocidad le hacía carecer de la movilidad de un auténtico cazacarros, pero dieron muy buen resultado en las condi-



Un cazacarros de 75 mm, basado en el carro de combate Hotchkiss H.39, pasa junto a la inconfundible figura de Rommel, poco antes del día D. (Foto: RAC Tank Museum.)

ciones semiestáticas de la guerra de montaña, siendo su blindaje frontal prácticamente impenetrable para los cañones contracarro aliados.

El **Jagdpanzer IV** se basaba, como su nombre indica, en el bastidor del PzKpfw IV, pero también era popularmente conocido como el «pato de Guderian». Su configuración seguía la del cañón de asalto convencional, con la cámara de combate delante. La superestructura consistía en plancha de blindaje con una buena inclinación, que se extendía hasta el extremo posterior del vehículo, con una altura total de sólo 1,85 m. El primer cañón instalado fue el

La conversión francesa de más éxito fue la del tractor sobre orugas Lorraine, que fue armado también con un cañón de 75 mm y llamado **Marder I**. Una ventaja inmediata sobre soluciones improvisadas como la del Hotchkiss de la foto anterior era su escasa altura. Un perfil peligrosamente voluminoso era a menudo el precio obligado, al unir componentes no relacionados en función de su disponibilidad. (Foto: Bundesarchiv.)



Pak 39 L48 de 75 mm con freno de boca, posteriormente sustituido por el más potente KwK 42 L70 de 75 mm, entrando ambas armas en el vehículo por medio de un mantelete «de cabeza de cerdo», a la derecha del cual una trampilla cónica ocultaba una ametralladora. Un modelo transitorio, con una superestructura más alta, montaba también el L70 de 75 mm, que tenía una velocidad inicial de 1.040 m/s.

Al igual que el cañón de asalto, el Jagdpanzer IV tenía cuatro tripulantes, y su blindaje frontal era de 80 mm. Pesaba 24 t y su velocidad máxima era de 39 km/h. A menudo llevaba faldones laterales, así como un revestimiento de Zimmerit. Empezó a entrar en servicio hacia finales de 1943, sustituyendo gradualmente a los Marder en los batallones de cazacarros de las divisiones Panzer. Aunque era un proyecto eficiente, sólo se habían construido 1.531 vehículos de este tipo al terminar la guerra.

En una conferencia tras su nombramiento como Inspector General de las Tropas Acorazadas, Guderian había subrayado la necesidad de un cañón de asalto ligero con el que rearmar el componente contracarro de las divisiones de infantería. Éste apareció en 1944 con el nombre de **Hetzer**. (Que se traduce a veces como «atormentador»; sin embargo, los términos «agitador» o «alborotador» son más correctos.)

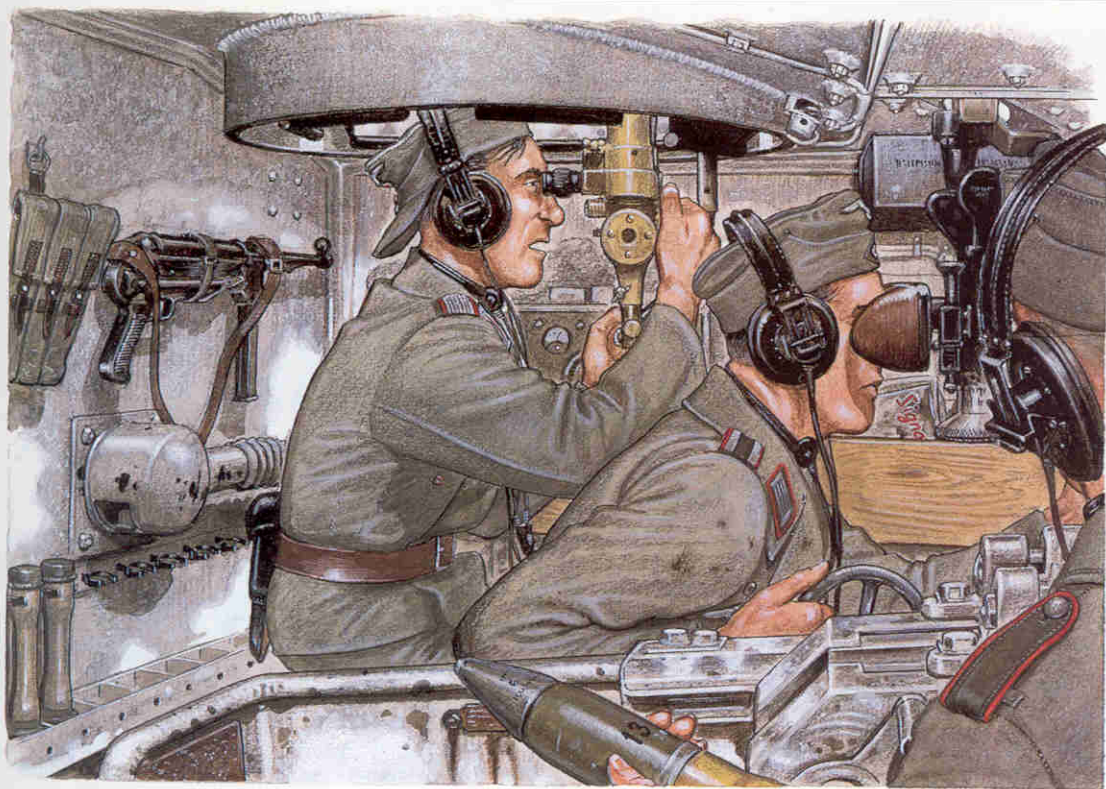
La superestructura inclinada del Hetzer ocupaba todo el bastidor del 38t sobre el que estaba montada, y el vehículo estaba armado con el Pak 39 L48 de 75 mm, descentrado a la derecha de la cámara de combate, en el techo de la cual había una ametralladora que podía accionarse desde el interior del vehículo. El Hetzer era unos 25 cm más alto que el Jagdpanzer IV, pero pesaba 8 t menos y era ligeramente más veloz. Su blindaje frontal tenía un espesor de 60 mm.

Aunque muy admirado por su combinación de potencia de choque y líneas esbeltas, el Hetzer era considerado un tormento por sus tripulaciones. El conductor, situado en la parte frontal izquierda del vehículo, padecía menos la estrechez de la configuración interna, pero estaba en mala posición si tenía que abandonar el vehículo a toda prisa. Detrás suyo se sentaba el tirador, con el cargador a su espalda, a la izquierda de un cañón proyectado para ser cargado desde la derecha, y lejos del alcance de los soportes de la munición. El jefe de vehículo, sentado a la derecha y detrás de la cámara de comba-

te, estaba aislado del resto, y sus instrumentos ópticos se limitaban a unos binoculares periscópicos que tenían que utilizarse desde una escotilla abierta. Otra consecuencia de tener el cañón descentrado a la derecha era un desequilibrio en la capacidad de giro de mismo, de manera que mientras a la derecha se podía obtener 11°, la yuxtaposición del cierre y el blindaje lateral sólo permitía un giro de 5° a la izquierda. Como disculpa, hay que decir que con el cañón descentrado era la única forma en que se podían meter el arma, cuatro personas y 41 grandes proyectiles en el espacio disponible. A pesar de su impopularidad, el Hetzer tuvo un buen desempeño, y continuó sirviendo en el Ejército suizo después de la guerra.

El año 1944 vio también la introducción de **Jagdpanther**, de 45 t, armado con un cañón Pak 43/3 L71 de 88 mm montado en una bien inclinada superestructura, sobre un bastidor de carro de combate Panther. Casi todo en el vehículo era apropiado para un cazacarros de gran calibre. El blindaje frontal de 80 mm estaba inclinado hacia atrás para proporcionar una protección equivalente a 160 mm; el cañón podía penetrar cualquier carro de combate británico, norteamericano o soviético en servicio; llevaba una buena provisión de 60 proyectiles; su peso no era excesivo; su velocidad de 45 km/h era otro punto a favor; el glacis tenía una ametralladora de defensa cercana. Sólo su altura de 2,72 m y la inevitable limitación en el giro del cañón estaban en su contra. Este eficiente y bellamente proporcionado cañón tenía cinco tripulantes y sirvió en los batallones de cazacarros pesados, en sustitución del vulnerable Nashorn. Se había esperado poder construir 150 de estos poderosos vehículos al mes, pero los bombardeos y la escasez de materiales redujeron la producción final total a 382.

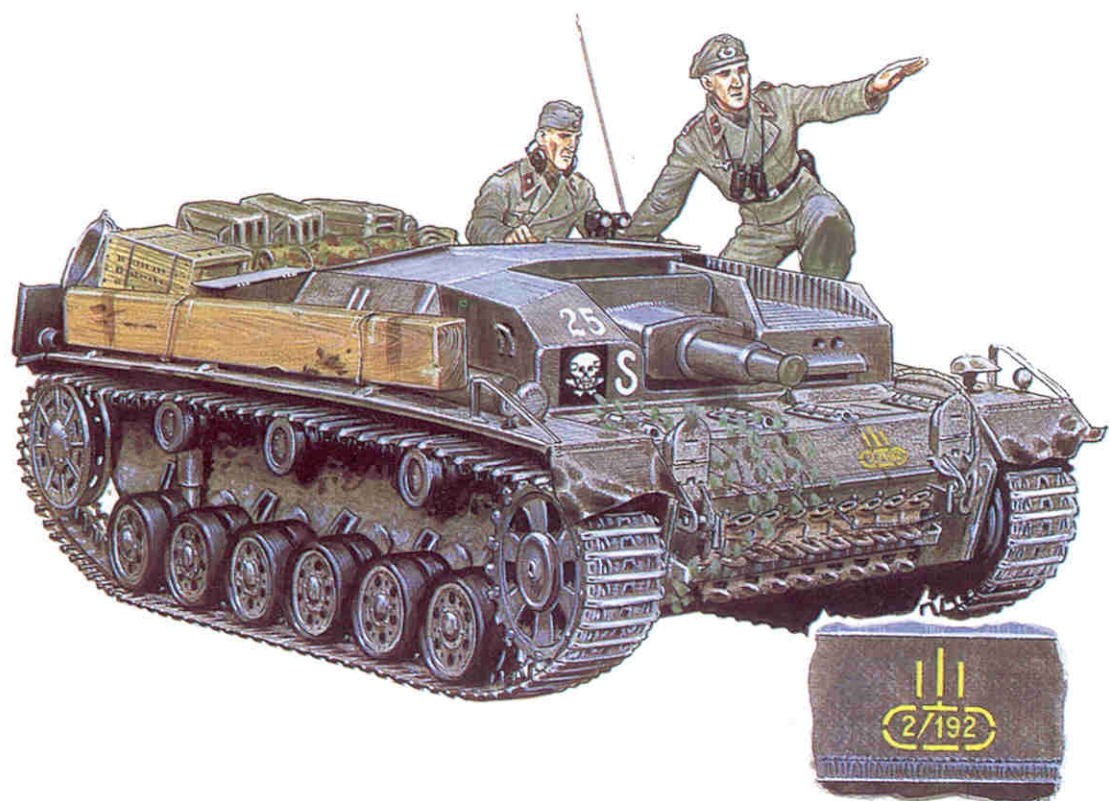
El último en esta relación era el poco manejable **Jagdtiger**, el cual, a pesar de ser el VAC más pesadamente armado de la guerra, debe ser considerado como un derroche innecesario de recursos. Utilizando el complicado bastidor del carro de combate Tiger II Ausf. B, llevaba un cañón Pak 80 L55 de 128 mm, protegido por 250 mm de blindaje frontal, 80 mm lateral y 40 mm en el techo. El resultado tenía 2,82 m de altura y pesaba más de 70 t. Aunque su velocidad de 37 km/h era más que respetable para un vehículo tan grande, la transmisión electromecánica estaba sujeta a averías, y los in-



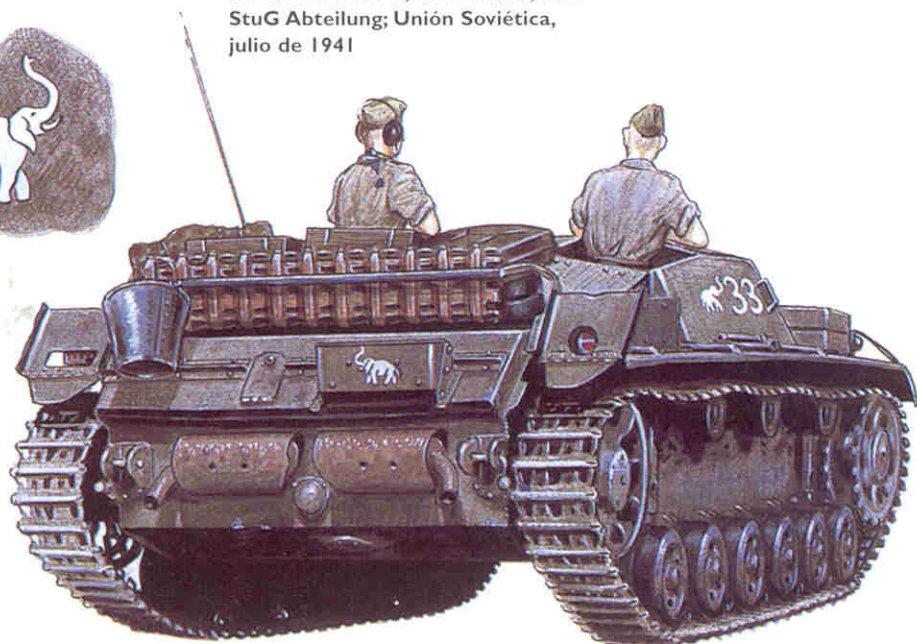
Interior de la cámara de combate, StuG III Ausf. G; lado izquierdo (arriba) y derecho (abajo)

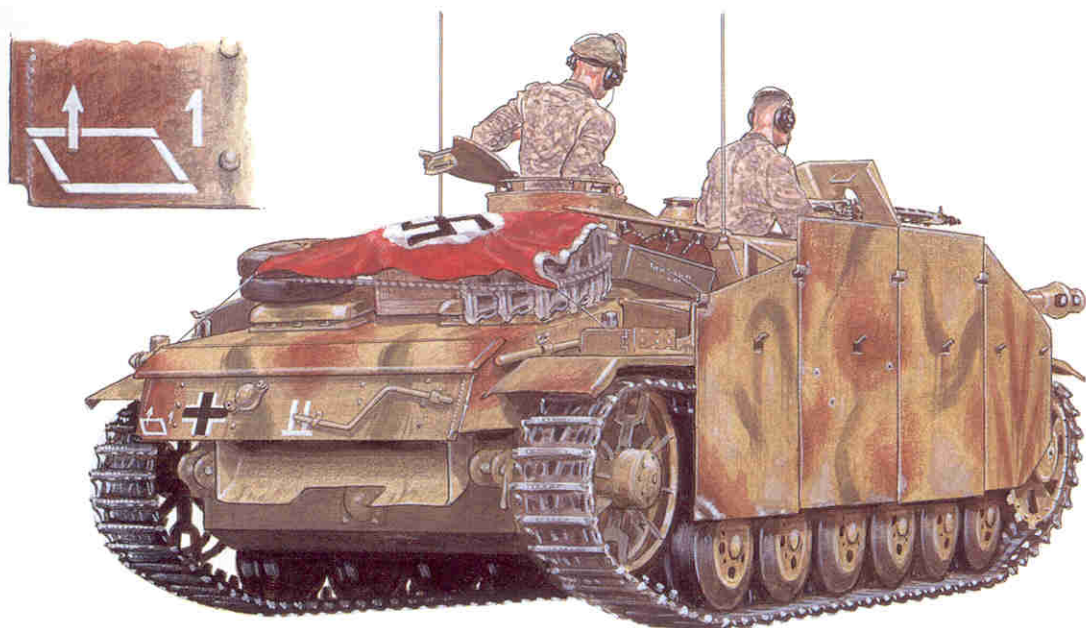


1: StuG III Ausf. B, 2.^a Batterie, 192.^o StuG
Abteilung; Unión Soviética, agosto de 1941



2: StuG III Ausf. B, 3.^a Batterie, 203.^o
StuG Abteilung; Unión Soviética,
julio de 1941

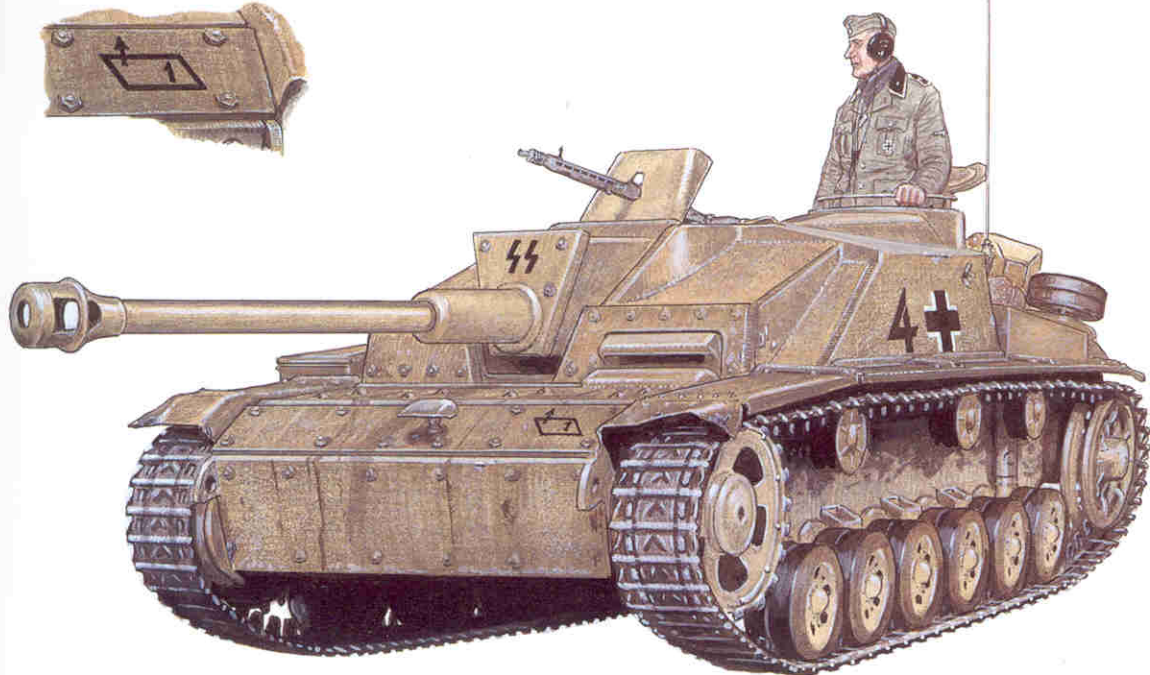




1: StuG III Ausf. G, 2.ª Div. Pz. SS «Das Reich»; Unión Soviética, julio de 1943



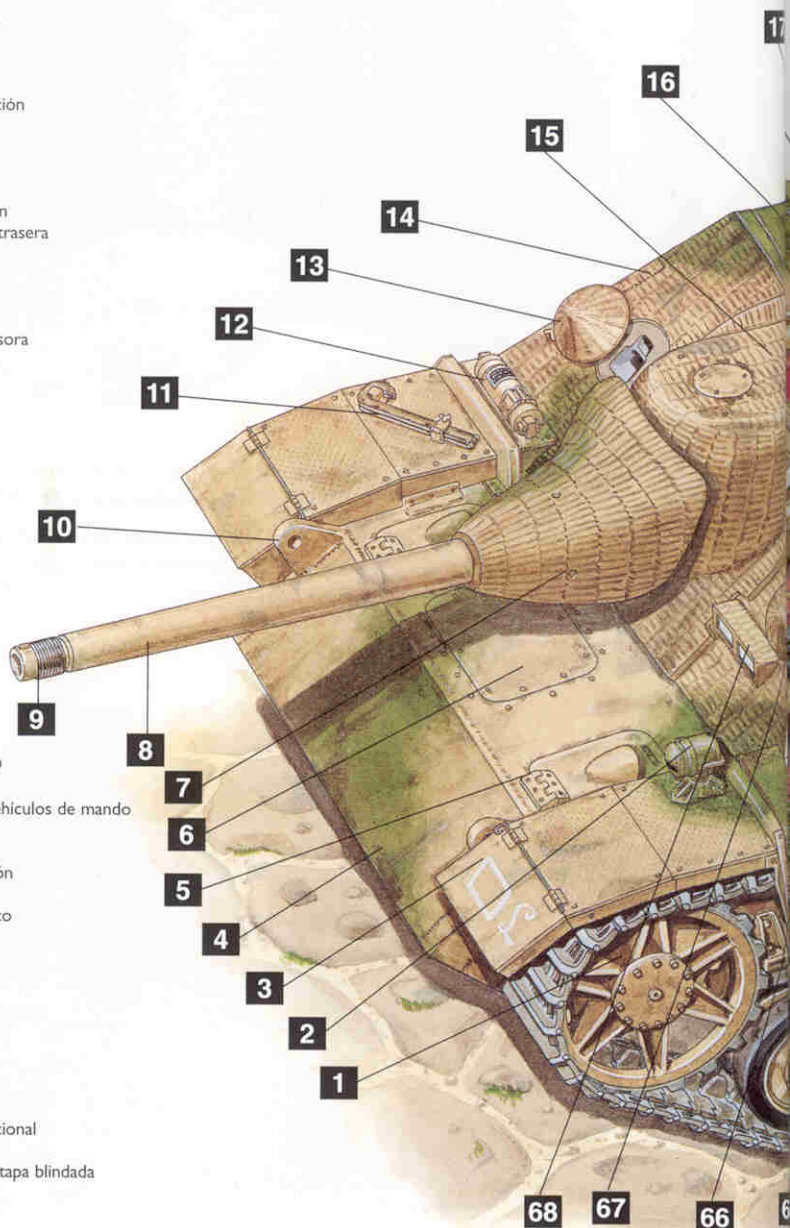
2: StuG III Ausf. G, 16.ª Div. PzGren. SS «Reichsführer»; Italia, enero de 1944



JAGDPANZER IV (SDKFZ 162)

LEYENDA

- 1 Rueda motriz de fundición
- 2 Faro con pantalla de oscurecimiento
- 3 Insignia de la Panzer Lehr Division
- 4 Blindaje frontal de 60 mm
- 5 Trampilla de acceso al freno de dirección, con toma de aire
- 6 Trampilla de inspección de la transmisión
- 7 Mantelete acorazado
- 8 Cañón Pak 39 L/48 de 75 mm
- 9 Freno de boca desmontado
- 10 Orejeta de remolque (extensión del blindaje lateral)
- 11 Herramienta de montaje de las orugas
- 12 Extintor
- 13 Ametralladora en montaje esférico, con tapa blindada
- 14 Blindaje frontal de 60 mm
- 15 Blindaje del montaje del cañón
- 16 Blindaje del techo
- 17 Compartimento lateral delantero derecho para munición
- 18 Tapa blindada del visor de tiro
- 19 Periscopio del cargador
- 20 Visor de tiro periscopíco Sfl ZF I
- 21 Escotilla del cargador
- 22 Compartimento lateral trasero derecho para munición
- 23 Conducto hacia el ventilador extractor, en la plancha trasera
- 24 Antena de radio
- 25 Equipos de radio FU 5
- 26 Abertura condenada del arma de defensa inmediata
- 27 Baqueta del cañón
- 28 Llave para trabar la oruga en el ajuste de la rueda tensora
- 29 Palanca de arranque
- 30 Salida de aire
- 31 Ganchos de remolque
- 32 Pala
- 33 Antena de radio de respeto
- 34 Hacha
- 35 Cortacables
- 36 Eslabones de oruga de respeto
- 37 Toma de aire
- 38 Ruedas de rodadura de respeto
- 39 Silenciador del tubo de escape
- 40 Gato
- 41 Blindaje separado de 5 mm de la cámara del motor
- 42 Tomas de aire a la izquierda de la cámara del motor
- 43 Radiadores
- 44 Herramienta de ajuste de la rueda tensora
- 45 Rueda tensora
- 46 Orugas de 61/400/120
- 47 Rodillo de retorno, de acero
- 48 Rueda de rodadura; banda de caucho de 470 x 90-359
- 49 Soporte de las ballestas
- 50 Abertura condenada de la antena de radio FU 8 en vehículos de mando
- 51 Escotilla del jefe de pieza, con periscopio rotativo
- 52 Periscopio izquierdo
- 53 Compartimento lateral trasero izquierdo para munición
- 54 Caja de baterías
- 55 Armarios plegables para munición en la pared del casco
- 56 Protector de retroceso
- 57 Asiento del tirador
- 58 Trampilla de escape en el piso
- 59 Volante de acimut
- 60 Volante de elevación
- 61 Tope
- 62 Boca de llenado de combustible
- 63 Depósito blindado de combustible
- 64 Cambio y embrague SSG 76
- 65 Ametralladora MG-42 de 7,92 mm en un montaje opcional
- 66 Asiento del conductor
- 67 Ametralladora en montaje esférico a la izquierda, con tapa blindada (sólo en los primeros vehículos)
- 68 Periscopios del conductor

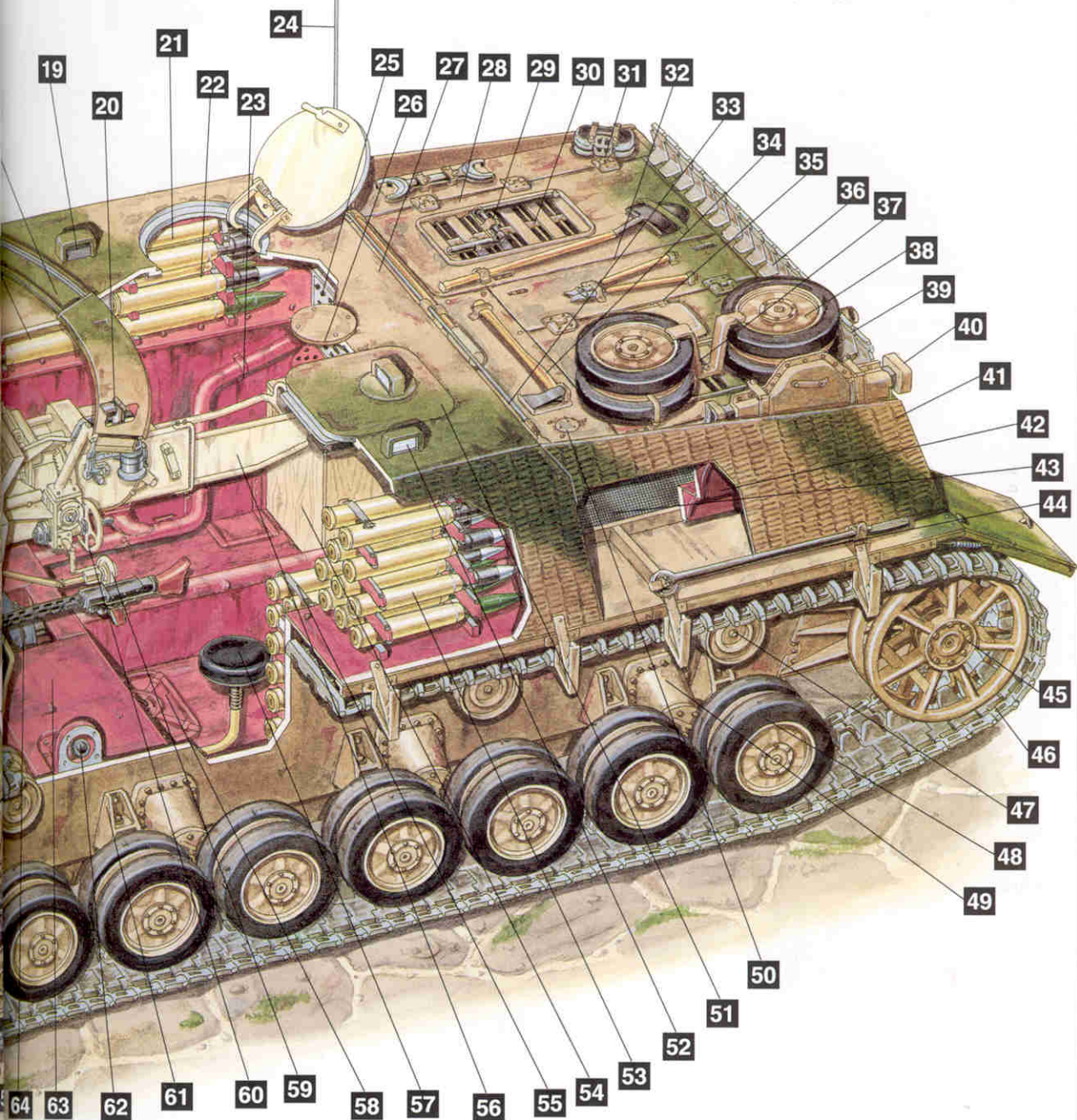


ESPECIFICACIONES

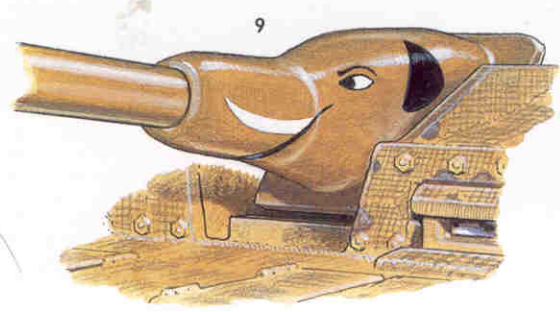
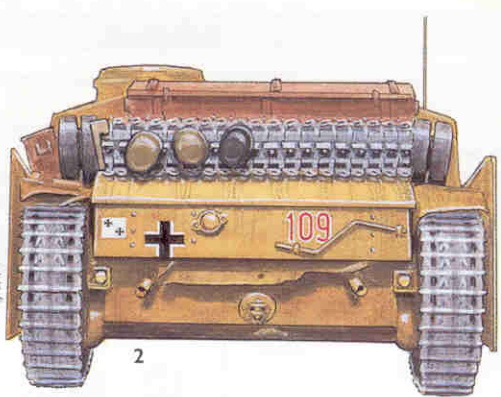
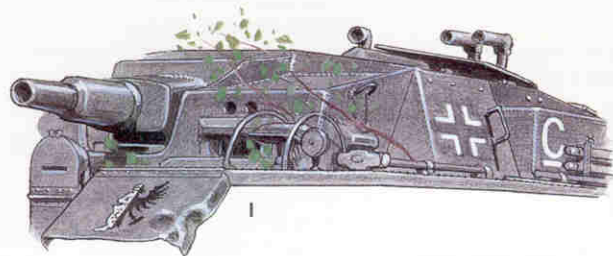
Peso en orden de combate: 24.000 kg
Motor: Maybach HL 120 TRM de 11,8 litros y 265 hp a 2.600 rpm
Relación potencia-peso: 11 hp/t
Presión sobre el suelo: 0,86 kg/cm²
Longitud total: 6,96 m
Anchura: 3,17 m
Transmisión: ZF SSG 76; 6 velocidades adelante y 1 atrás

Velocidad máxima en carretera: 40 km/h
Velocidad máxima campo traviesa: 15 km/h
Capacidad de carburante: 470 litros
Autonomía: 210 km a velocidad de crucero
Capacidad de vadeo: 1 m
Armamento principal: un cañón Pak 39/L48 de 75 mm

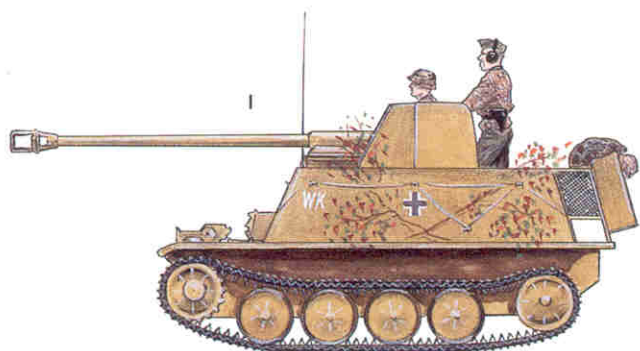
Munición del cañón: 79 disparos de 75 mm: un 50 % perforantes y un 50 % rompedores
Velocidad inicial: 375 m/s
Visor: un monocular de 2,5 aumentos Selbstfahrlafetten-Zielfernrohr 1a
Armamento secundario: una MG-42, MP-44 o MP-40 de 7,92 mm
Munición: 1.200 disparos para la MG-42; 384 disparos para las MP



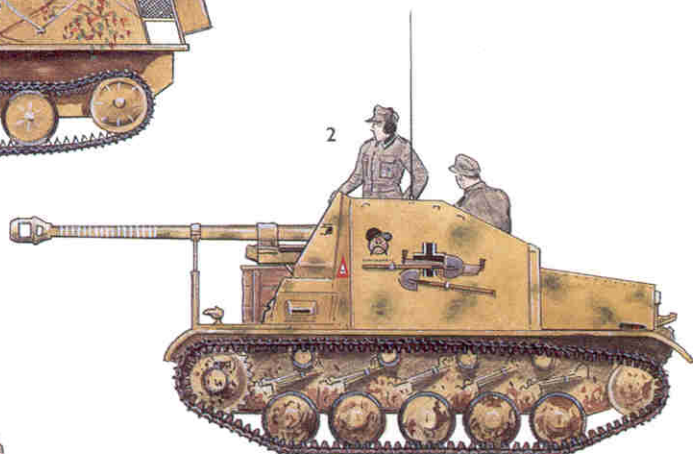
Insignias de StuG III; véanse los comentarios de las láminas



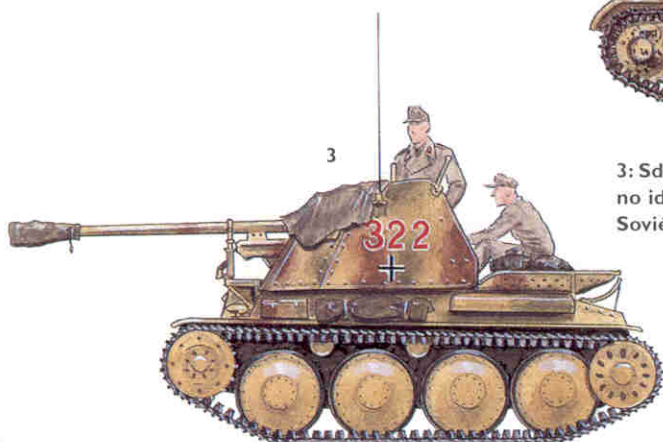
1: SdKfz 132 Marder II, Pak(r) de 76,2 mm;
5.ª Div. PzGren. SS «Wiking»; Unión Soviética,
otoño de 1943



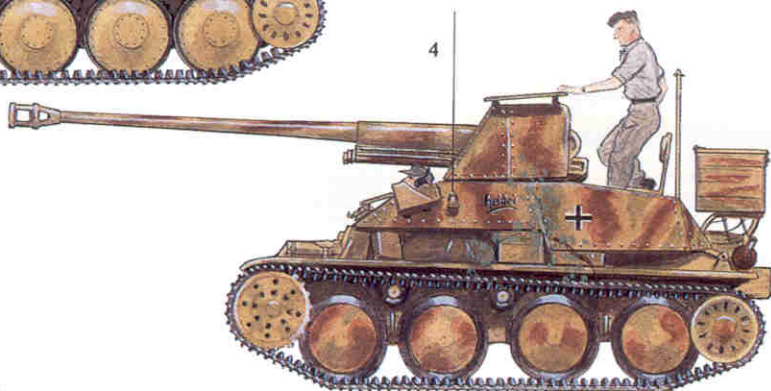
2: SdKfz 131 Marder, Pak 40/2 de 75 mm;
29.ª Div. Inf. (Mot.); Unión Soviética,
zona central, 1942-43



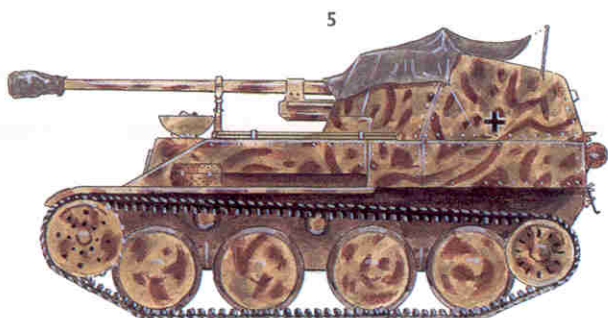
3: SdKfz 138 Marder III, Pak 40/3 de 75 mm; unidad
no identificada de Panzerjäger de Ejército; Unión
Soviética, verano de 1943



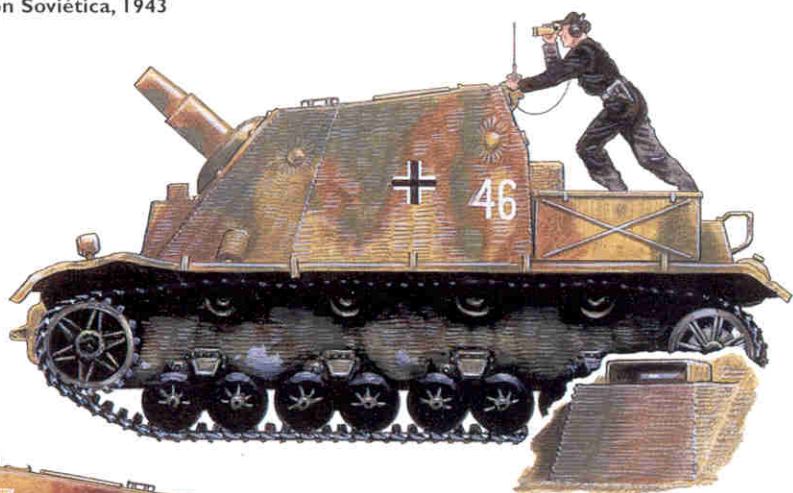
4: SdKfz 139 Marder III, Pak 36(r) de
76,2 mm; Heidei, unidad no identificada;
Unión Soviética, verano de 1943



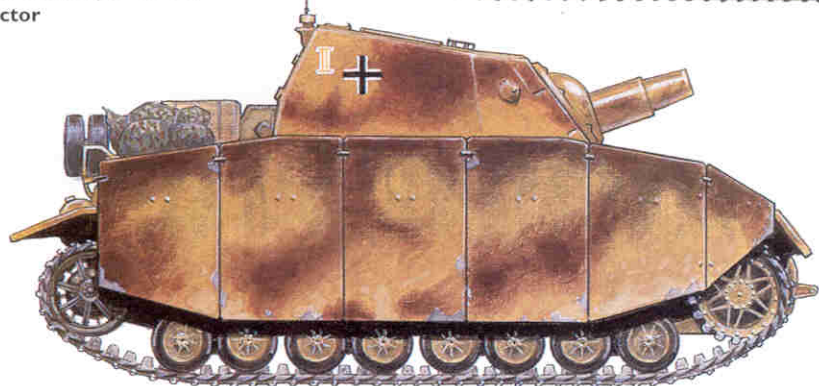
5: SdKfz 138 Marder, Pak 40/3 de 75 mm en
posición trasera; unidad no identificada;
Unión Soviética, otoño de 1943



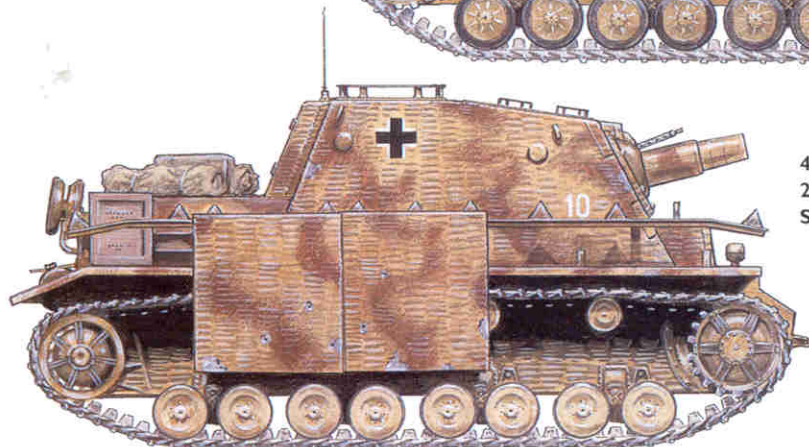
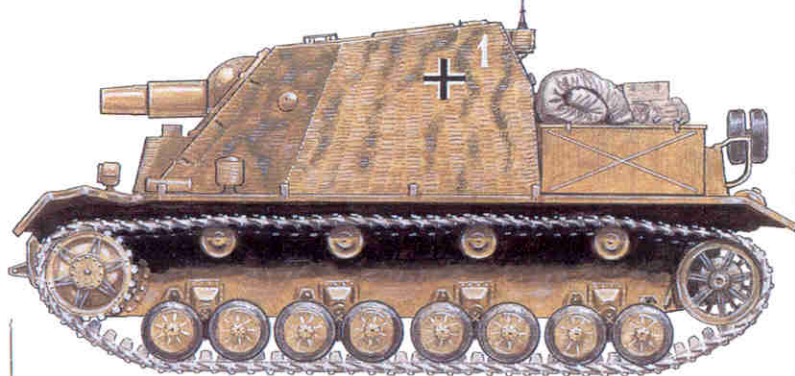
1: Brummbär, unidad desconocida; Unión Soviética, 1943
Dibujo auxiliar: puesto del conductor



2: Brummbär, unidad desconocida;
Unión Soviética, 1943-44
Dibujo auxiliar: puesto del conductor



3: Brummbär, unidad desconocida;
Italia, 1943-44



4: Brummbär Abschlusserie,
24.ª Div. Panzer; Unión
Soviética, septiembre de 1944

tentos de remolque de «igual a igual» sólo producían una segunda avería.

Podían almacenarse 38 proyectiles para el armamento principal, que por su peso venían en dos partes para facilitar su manejo por el cargador, con lo que la cadencia de tiro del vehículo era menor que la de los cazacarros de munición entera. En la plancha del glacis se alojaba una ametralladora. Sólo se construyeron unos cuantos de estos monstruos, que sirvieron en los batallones de cazacarros pesados y en apoyo de las formaciones Panzer SS.

La decisión de Guderian de reunir gradualmente los cometidos del cañón de asalto y del cazacarros se llevó a la práctica con la introducción de esta segunda generación de cazacarros, las tripulaciones de los cuales procedían en gran parte de la Artillería de Asalto.

TÁCTICAS DE LOS CAZACARROS

A pesar de su agresivo nombre, la función de los cazacarros no era salir en busca de carros de combate o perseguirlos en combate abierto. El concepto del cazacarros era esencialmente defensivo, concebido para destruir los vehículos acorazados enemigos con el tiro directo concentrado desde posiciones cuidadosamente elegidas. Estas posiciones se situaban preferentemente en los flancos del eje de avance del enemigo o de cualquier penetración que hubiese efectuado; idealmente, debían estar a cubierto de la vista y situadas detrás de un obstáculo para los carros de combate, como un río, un pantano o un campo de minas. La habilidad del comandante de cazacarros estaba en la elección de varias de tales posiciones *antes* de necesitarlas, y luego en colocar sus cañones en ellas con tiempo suficiente. La concentración era la esencia de la táctica correcta de cazacarros, lo mismo que en el uso de los cañones de asalto; la dispersión en pequeñas unidades y cañones aislados era una práctica errónea.

Las unidades de cazacarros que servían en formaciones de infantería solían permanecer en un objetivo capturado hasta que éste quedaba consolidado ante un contraataque, y a continuación volvían a la reserva. Si la infantería era atacada, los cazacarros intervenían donde el peligro procedente de

las fuerzas acorazadas enemigas era mayor, sumando su fuego al de los cañones contracarro emplazados. En una retirada, su movilidad los convertía en parte esencial de la retaguardia, al poder replegarse a través de una sucesión de posiciones defensivas previamente elegidas, hasta la nueva línea de frente.

Cuando colaboraban con las divisiones Panzer, los cazacarros constituían una firme base de fuego durante el avance, a la par que cubrían los flancos del ataque. Si los carros de combate tenían éxito, los cazacarros avanzaban y formaban una nueva base de fuego para la siguiente fase del ataque. Si los carros de combate no tenían éxito, o querían mermar las fuerzas acorazadas enemigas por medio de una retirada simulada, pasaban a través de la línea de tiro de los cazacarros, atrayendo a sus adversarios a una trampa de fuego. Se dieron numerosos ejemplos de esto, tanto en el norte de África como en la URSS; las formaciones acorazadas británicas y soviéticas pagaron cara la lección de que salir en persecución de un enemigo aparentemente batido no siempre era una buena idea.

En razón de su construcción, los cazacarros llevaban generalmente un arma más potente que sus adversarios y los atacaban al mayor alcance posible, preferiblemente más allá del alcance eficaz de los cañones de los carros de combate. Si, como ocurría con frecuencia en la estepa abierta o en el desierto, el terreno no ofrecía posiciones de tiro estático adecuadas, podía desarrollarse una batalla fluida, en la que los cazacarros empleaban su movilidad para mantener el alcance.

SERVICIO ACTIVO

De 1941 en adelante, los cazacarros intervinieron activamente en todos los frentes en que luchaba el Ejército alemán. Los siguientes ejemplos darán una idea de su capacidad.

En primer lugar, una acción librada por los Marder del 33.º Panzerjäger Abteilung, en colaboración con una sección de automóviles blindados del batallón de reconocimiento de la 5.ª División Ligera, el 15 de junio de 1941, primer día de la operación «Battleaxe». Sus adversarios eran los Matilda del Escuadrón «A», 4.º Regimiento Real de Carros de Combate, que habían sido destacados para capturar un accidente llamado Cota 206: el escuadrón

actuaba con efectivos reducidos, ya que dos secciones habían sido destacadas para otra misión.

«¡Diez carros de combate enemigos 4 km al sur de la 206!» Poco después de esto, tres Mark II¹ iniciaban el ataque.

»Una situación decididamente comprometida. No es mucho lo que los automóviles blindados alemanes pueden hacer. Es cierto que con ellos hay cañones autopropulsados, cañones contracarro de los cazacarros de combate montados sobre orugas. Algo puede hacerse con ellos, ciertamente, pero inicialmente no parece que sea gran cosa, pues los Mark II no parecen inmutarse apenas cuando los primeros proyectiles salen despedidos de sus gruesos pellejos. Los carros de combate se separan, pero sólo para dividirse y aproximarse a los alemanes por sus flancos abiertos.

»Los alemanes ceden terreno, ocupan nuevas posiciones, acometen a uno de los carros de combate

que les machacan a lo largo de sus flancos, lo alcanzan, se apartan de nuevo y acometen valientemente al siguiente. Los Mark II no están tirando mal, estallando sus proyectiles cerca de los cazacarros. Pero los cazacarros son mejores tiradores; el primer Mark II recibe 42 impactos, se estremece y se detiene. La tripulación lo abandona.

»El segundo carro de combate inglés no es menos obstinado. Los proyectiles contracarro suenan con estrépito contra su coraza y salen rebotando hacia lo alto. Una y otra vez, la muerte llama con fuertes nudillos en torno al gigante; por algún lugar ha de poder deslizarse a su interior. Finalmente, se forma una nube sobre el carro de combate; cuando el viento la dispersa, se ve salir humo negro por las escotillas. La tripulación no sale; a través del vidrio vemos levantarse una escotilla. Un

Una combinación entre el bastidor del PzKpfw IV y la transmisión del PzKpfw III proporcionó movilidad al cañón de 88 mm, en la forma del cazacarros pesado Nashorn. El jinete es el suboficial del correo, un visitante siempre bienvenido. (Foto: Bundesarchiv.)

¹ Carro de combate de infantería Mark II era la designación oficial del Matilda.





hombre intenta salir, se queda colgando, agita los brazos una vez y se desploma hacia atrás.

»El tercero ahora se desvía. Cinco disparos, cinco impactos. Sin perder un solo hombre, los cazacarros han ganado la batalla.»

El relato es ciertamente pintoresco; no es fácil imaginar a los lentos Matilda, con su velocidad de 24 km/h, «machacando a lo largo» de los flancos a los mucho más veloces Marder, del mismo modo que no se puede imaginar a los segundos «acometiendo» a vehículos a los que superaban en alcance por un amplio margen. Estos adornos simplemente reflejan el gusto por la adquisición de un sistema de armas que puede habérselas con los odiados y temidos Matilda, y eran un ingrediente necesario para el público de la metrópoli.

Tampoco cuenta toda la historia. En una serie similar de escaramuzas, el Escuadrón «A» quedó reducido a cuatro carros de combate, pero éstos consiguieron tomar la cota 206, para ser luego expulsados de nuevo. Un ataque concentrado del Escuadrón «B» obtuvo posteriormente el objetivo, desvaneciéndose los cazacarros alemanes al anochecer sin dejar rastro.

Lo que sí es cierto es que el 4.º RTR estaba poco familiarizado con las características de los cañones

Aunque fuera una plataforma de tiro de primera clase, el Nashorn estaba poco protegido y su gran tamaño dificultaba su ocultación. Un denso y delicado moteado de marrón y verde se superpone al ocre básico de este vehículo; en la copia original puede verse un distintivo táctico (una «T» sobresaliendo del símbolo oval de «sobre orugas») debajo y a la derecha de las puertas abiertas. Por desgracia, la puerta de la derecha tapa un gran emblema de unidad, con un escudo como base, del que apenas se ve el borde.

(Foto: Bundesarchiv.)

autopropulsados que se les habían opuesto durante todo el día; las primeras informaciones decían que los cazacarros eran versiones sobre orugas del pesado «88», el mismo que había abierto tan grandes brechas en el Escuadrón «C» del Regimiento en el curso del ataque al amanecer contra el paso de Halfaya. A pesar de lo que diga el relato alemán, los carros de combate no podían haberse acercado al alcance eficaz de sus pequeños cañones de 2 libras, y se vieron obligados a depender del fuego de ametralladora de largo alcance.

Con respecto al ejemplo siguiente, no quedó ninguna duda sobre lo ocurrido. El 30 de julio de 1944 la 15.ª División (Escocesa), apoyada por los 174 Churchill de la 6.ª Brigada de Carros de Combate de la Guardia, abrió una enorme brecha en la línea

sostenida por la débil 326.^a División de Infantería alemana al sur de Caumont, Normandía, y efectuó un avance de 13 km para apoderarse de la importante cota 309.

Durante la última fase del avance, el 3.^{er} Batallón de Guardias Escoceses fue destacado para cubrir el flanco izquierdo de las laderas de la cota 226, también llamada Le Homme. El regimiento dispuso sus carros de combate con el Escuadrón «S» a la izquierda, el Escuadrón «Flanco Derecho» a la derecha, con la Plana Mayor regimental inmediatamente detrás, y el Escuadrón «Flanco Izquierdo» cubriendo la retaguardia. Durante un tiempo todo permaneció en calma, y el comandante del Escuadrón «S», comandante W.S.I. Whitelaw (posteriormente ministro del Interior y número dos del Partido Conservador) bajó de la cresta para cerciorarse de que su sección de reserva tenía un campo de tiro adecuado. Tan pronto como hubo llegado, los carros de combate de la sección de su izquierda estallaron entre humo y llamas uno tras otro. Mientras regresaba a la cresta, los tres carros de la sección central fueron también puestos fuera de combate.

El fuego parecía proceder de algún lugar protegido cercano, a la izquierda, y el carro de combate del subjefe del regimiento, comandante S.J. Cuthbert, atravesó el campo de visión de Whitelaw dirigiéndose hacia allí. Hubo una explosión estremecedora y la torre salió volando del vehículo. Simultáneamente, el segundo carro de combate de la Plana Mayor del Escuadrón «S» también fue penetrado.

Súbitamente, dos Jagdpanther aparecieron con estruendo en la cresta, cubiertos por un tercero. Los alemanes disparaban rápido y bien, destruyendo la sección de la derecha en cuestión de segundos. Seguidamente se marcharon, desapareciendo tras la cresta, siendo hostigados por Whitelaw, su sección de reserva y los carros de combate del Escuadrón «Flanco Izquierdo» que

estaban a la vista. Dos se encontraron abandonados en la pendiente con daños en las orugas, pero el tercero consiguió escapar.

La acción completa había durado menos de dos minutos, le había costado a los Scots Guards once Churchill y reducido el Escuadrón «S» a cuatro vehículos. Los Jagdpanther pertenecían al 654.^o Batallón de Cazacarros Pesados, veteranos de Kursk, y habían demostrado lo que podían hacer, aun enviados a la acción sin previo aviso ni reconocimiento; parece poco probable que hubiesen salido al descubierto de saber los efectivos presentes en Le Homme, y la vista de otros dos escuadrones de Churchill hizo que se retirasen precipitadamente de la cresta.

* * *

El cañón de asalto y el cazacarros de gran calibre fueron fenómenos de la Segunda Guerra Mundial, y desaparecieron porque la tecnología los volvió obsoletos. La formación de agrupaciones de combate de todas las armas, incluyendo multitud de transportes acorazados de personal, ha hecho que la infantería ya no precise de vehículos especializados que disparen contra un objetivo, puesto que el cometido del cañón de asalto ha sido asumido por el carro de combate. El cazacarros de gran calibre sólo sobrevivió mientras pudo tener mayor alcance que el carro de combate. Una vez éstos empezaron a llevar cañones mayores, la necesidad de aquéllos desapareció. Los cazacarros actuales llevan misiles guiados, algo muy apartado de los simples medios de los primeros Marder. En su tiempo, ambos sistemas de armas ofrecieron soluciones ingeniosas, poco caras y efectivas a problemas concretos del campo de batalla. Los carristas aliados que tomaron parte en los últimos meses de guerra contra Alemania, recordarán demasiado bien la repentina y brusca transmisión de su sección de descubierta, «¡Atención! ¡ATP!...».

LÁMINAS EN COLOR

Las láminas en color de este libro se basan todas en fotos hechas durante la guerra de vehículos concretos, y no son reconstrucciones teóricas de datos registrados. En algunos casos ha sido necesario hacer conjeturas razonables con respecto a los colores miméticos: en las fotos en blanco y negro es extremadamente difícil distinguir entre las pinturas verde oscuro y marrón rojizo oscuro, entregadas a las tripulaciones de vehículos a partir de 1943 para mimetizar el acabado de fábrica amarillo ocre de sus equipos; los diferentes grados de dilución y los efectos de la intemperie a lo largo de períodos distintos hacen que esto sea inevitable. A veces, el escenario de la fotografía sirve de ayuda; por ejemplo, la lámina F3, donde la foto con la que trabajamos muestra un vehículo oculto en un bosquecillo italiano en verano: es razonable suponer que se empleó verde y no marrón para el mimetizado.

A: Interiores izquierdo y derecho de la cámara de combate de un StuG III Ausf. G.

Se trata de un vehículo de mando, con equipo de radio a ambos lados de la cámara de combate; el del jefe de vehículo apenas se ve encima de sus brazos. La plataforma sobre la que descansa parece, por algunas fotos, haber estado bordeada en su parte delantera por un parapeto de madera, para dejar objetos sueltos en su interior. El Leutnant comandante de la batería, con su *Einheitsfeldmütze* de ribete plateado girado del revés al estilo de un capitán de submarino, está haciendo uso del visor binocular que sobresale de su cúpula. El Unteroffizier tirador utiliza su propio visor periscopico, que sobresale a través de una abertura del techo de la cámara. Él y el cargador, parcialmente visible a la derecha, llevan el anterior *Feldmützen*. El segundo carga un proyectil rompedor que tiene un «13» estarcido en negro en la cabeza verde olivo. Debajo de la toma del ventilador y las conducciones de la pared posterior hay un soporte y una hilera de sujeciones de resorte para granadas de palo; encima de ella, un MP40 y un conjunto de cartucheras con cargadores están sujetos de forma que tengan un acceso rápido.

El cargador de la ilustración inferior lleva la chaqueta acolchada reversible de invierno, con el lado de «nieve» hacia afuera, y el *Einheitsfeldmütze* de 1943. Un segundo MP40 y sus cartucheras con cargado-



El Elefant, de 67 toneladas, tuvo un estreno desastroso en Kursk, donde fue víctima de las escuadras contracarro de infantería, contra las que no tenía defensa. La mayoría de Elefant supervivientes de «Zitadelle» fueron enviados a Italia, donde resultaron valiosos en su condición de defensa semiestática. El de la foto ha sido, evidentemente, destruido por una mina. Obsérvese la plancha maciza de blindaje de 100 mm empernada a la plancha frontal, que también tiene 100 mm. La rudimentaria cúpula y la ametralladora, montada atravesando el blindaje frontal, eran mejoras efectuadas a resultados de las pérdidas en Kursk.

(Foto: Bundesarchiv.)



El Jagdpanzer IV, el «pato de Guderian», armado con el Pak 39 de 75 mm, de 48 calibres de longitud. La posición y estilo de los distintivos son característicos de este vehículo. Normalmente se llevaban faldones laterales; nótese el revestimiento de Zimmerit. (Foto: RAC Tank Museum.)

res están sujetos en la pared detrás suyo. A su derecha está el equipo de radio adicional de mando que él maneja; amontonada delante suyo hay más munición. Todos los tripulantes llevan los auriculares y la-ringófonos estándar. Los equipos de respeto parecen haberse colgado a menudo del mamparo posterior. Los artículos personales sueltos se colocaban normalmente en cualquier espacio disponible, como encima de las radios.



La superioridad aérea aliada en Normandía era absoluta, realizándose pocos movimientos de día; este Jagdpanzer IV se arriesga a recorrer un corto trecho, bien mimetizado con una masa de follaje para romper su silueta y cubrir las superficies reflectantes. Una segunda tripulación parece ir encima de este cañón. En la copia original de este pequeño grupo, cuyos componentes llevan todos la chaqueta cruzada gris y *Einheitsfeldmütze* de visera, pueden verse como mínimo dos, y posiblemente tres, modelos de emblemas de cuello: calaveras negras con ribete rosa, y verdes con ribete rojo, y como mínimo un ejemplo de *Litzen*. Véase el comentario a la lámina H. (Foto: Bundesarchiv.)

B1: StuG III Ausf. B, 2.ª Batterie, 192.º StuG Abteilung; aeródromo de Gomel, Unión Soviética, agosto de 1941.

Este vehículo lleva gran cantidad de pertrechos; en la foto en la que se basa el dibujo, el n.º 25 está medio tapado con ramas de abedul, que hemos eliminado en su mayoría para mayor claridad. La insignia de la calavera es la del Abteilung y parece que la llevaban todos sus vehículos; en otras fotos se ve repetida (¿o pintada allí como lugar alternativo?) en el lado izquierdo del casco (¿en ambos lados?), delante del alojamiento de la radio. La letra «S» la llevaban los cañones del *Batteriestab*, es decir, del CG; en este caso, el «25» parece haber sido sacado de su lugar habitual en el orden de batalla, para hacer provisionalmente de montura del comandante de la batería, ya que habría sido sencillo pintar el símbolo correspondiente en la posición normal. El distintivo táctico estarcido en la plancha frontal (dibujo de detalle) parece, comparando tonos, ser amarillo. El polvo, fruto del avance estival de 1941, parece haber conferido al acabado «gris Panzer» liso un aspecto muy desvaído, que no hemos tratado de reproducir.

La viga para desatasco aparece en muchas fotos; a veces se usaba un tronco sin pulir. Los pertrechos externos típicos comprendían bidones, cajas de madera, lonas plegadas, cascos y cantimploras de los tripulantes, etc. La tripulación vestía el uniforme de campaña gris de corte Panzer, con emblemas de cuello verde oscuro con adornos rojos y calaveras plateadas. Aunque no se veía generalmente en el frente, la versión en gris del *Schutzmütze* tipo boina se ve claramente en una foto publicada de un suboficial de este batallón en este período.

B2: StuG III Ausf. B, 3.ª Batterie, 203.º StuG Abteilung; Smoliensk, Unión Soviética, julio de 1941.

La insignia del elefante del Abteilung aparece en este vehículo, tanto en vistas del lado derecho como del izquierdo, en los lados y detrás del casco. El «33» blanco identifica al tercer cañón de la tercera batería. De nuevo, el acabado es «gris Panzer» liso. Con frecuencia se soldaban en la cubierta posterior soportes para bidones improvisados con bandas de hierro, los cuales adoptaban muchas formas. Las fotos de cañones de asalto en la URSS durante toda la guerra parecen indicar que a menudo se llevaban orugas enteras y muchos bogies de respeto en la cubierta posterior, las primeras arrolladas de manera laxa sobre los lados. Un cubo era un artículo «adquirido» típico de estiba externa. El elefante y el sistema de distintivo de dos dígitos parecen haberse mantenido en este batallón durante buena parte de la guerra; véase la lámina D7.

C1: StuG III Ausf. G, 2.ª División Panzer SS «Das Reich»; Kursk, Unión Soviética, julio de 1943.

La diferencia estructural más notable con respecto a versiones anteriores, visible desde este ángulo, es la adopción de faldones de blindaje espaciado suspendidos de raíles laterales. El vehículo está pintado todo de amarillo ocre oscuro; la tripulación aplicaba la pintura mimética marrón y verde a su discreción o a la de su comandante, y los esquemas eran enormemente variados. En la foto de la que tomamos esta ilustración se ve una serie aleatoria de «bucles». También muestra una bandera de identificación aérea atada sobre los pertrechos traseros, la ausencia de todo número de identificación de unidad o vehículo (frecuente desde 1943 en adelante) y la presencia de las

insignias táctica, nacional y divisionaria, todas ellas en la plancha posterior del casco. El símbolo táctico identifica a este cañón como perteneciente a la 1.ª Batería, 2.º SS-Sturmgeschütz-Abteilung. El símbolo divisionario es del estilo de dos barras adoptado temporalmente para la operación de Kursk; véase también la lámina D12. Éste es un vehículo de mando, como lo atestiguan las dos antenas de radio.

C2: StuG III Ausf. G, 16.ª División de Panzer-Grenadier SS «Reichsführer»; Italia, enero de 1944.

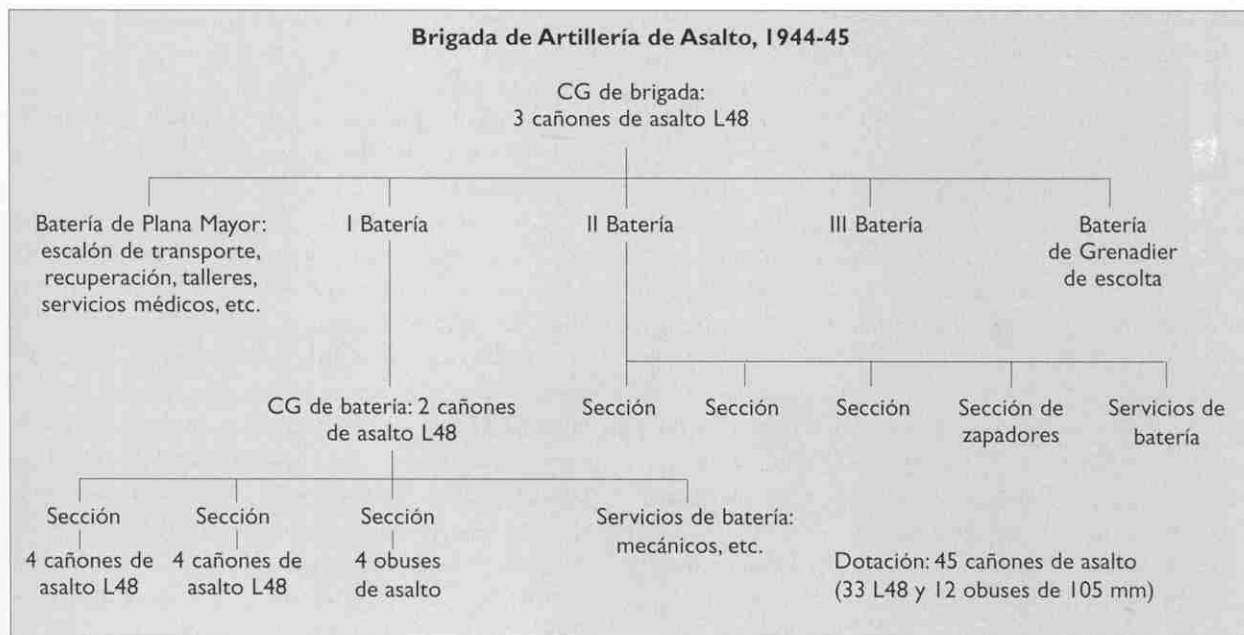
Una de las formaciones de Waffen-SS menos conocidas, esta división de efectivos reducidos proporcionó algunas unidades para la lucha en Anzio, habiéndose publicado varias fotos de StuG III en tránsito, en Italia. El vehículo en el que basamos este dibujo estaba aparentemente pintado todo de ocre de fábrica, sin mimetizado; obsérvese también que el jefe de vehículo viste la chaqueta de servicio de cuatro bolsillos normal de las Waffen-SS en lugar de la chaqueta cruzada especial del uniforme de tripulante. El número individual del vehículo está marcado en negro en el costado del casco, y el distintivo táctico de la plancha frontal, que identifica a la 1.ª Batería del Abteilung, muestra una ligera variación con respecto al ejemplo anterior. Una foto en la que se ve una columna de estos vehículos desde atrás, muestra la representación no estándar de la cruz nacional ilustrada en el dibujo de detalle superior. El símbolo de las SS rúnicas negras presente en el mantelete y plancha trasera de todos los vehículos en esta secuencia de fotos no era, en realidad, la insignia divisionaria oficial; el distintivo de vehículos reconocido para la «Reichsführer» era una representación estilizada del diseño de las hojas de roble del emblema de cuello que hizo Heinrich Himmler.

trada en el dibujo de detalle superior. El símbolo de las SS rúnicas negras presente en el mantelete y plancha trasera de todos los vehículos en esta secuencia de fotos no era, en realidad, la insignia divisionaria oficial; el distintivo de vehículos reconocido para la «Reichsführer» era una representación estilizada del diseño de las hojas de roble del emblema de cuello que hizo Heinrich Himmler.

D: Jagdpanzer IV (SdKfz 162), 3.Kompanie, Panzerjäger Abteilung 130, Panzer Lehr Division, Normandía, 1944.

En este período, las superficies verticales externas del Jagdpanzer IV se recubrían con pasta antimagnética Zimmerit y la totalidad del vehículo estaba pintado en amarillo oscuro (RAL 7028) en la factoría de Plauen antes de su entrega. Para el mimetizado, las dotaciones recibían latas de 2 kg de pasta diluible con cualquier líquido derivado del petróleo, e incluso con agua, y aplicable a pistola en franjas anchas y manchas encima de la base amarillo oscuro. Se entregaban dos colores en pasta: el verde olivo oscuro (RAL 6003) y marrón oscuro (RAL 8017). En este caso, la tripulación sólo ha usado el verde.

La mayoría de las partes superiores del interior de la cámara de combate estaban pintadas en amarillo marfil (RAL 1001), con las zonas inferiores, pisos, etc, y el compartimiento del motor dejados en la imprimación original, rojo primario RAL 8012.





Éste es uno de los 31 Jagdpanzer IV entregados al Panzerjäger Abteilung 130 de la Panzer Lehr Division, el 17 de marzo de 1944, para su uso en el Oeste. Se opusieron al avance aliado tras el día D. Los números tácticos de la 3.Kompanie de la división eran probablemente azules bordeados de blanco. El símbolo de la unidad iba en el guardabarros del lado del conductor.

Los últimos modelos del Jagdpanzer IV montaban un cañón de 70 calibres sin freno de boca. Este maltrecho ejemplar fue víctima de dos bien colocados disparos de flanco en un huerto de Normandía. A la izquierda del mantelete está la protección cónica giratoria de la abertura de la ametralladora. Con una altura de 1,85 m, 8 cm menos que el modelo anterior StuG III, este formidable cazacarros podía ocupar posiciones de tiro ocultas en el más ligero pliegue de terreno desnudo. (Foto: RAC Tank Museum.)

E: Detalles de insignias, StuG III.

1. Distintivos del casco y del guardabarros de un StuG III Ausf. D del 189.º Sturmgeschütz Abteilung, fotografiado en la Unión Soviética en los inicios de la campaña de 1941. La cruz nacional está silueteada en blanco sobre la pintura lisa «gris Panzer» oscuro; la «C» blanca es probablemente una letra de batería. El guardabarros delantero izquierdo lleva, en un lugar poco corriente, la insignia del Abteilung, la cual está partida verticalmente: a la derecha, la mitad de un águila heráldica negra extendida; a la izquierda, en blanco con detalles negros, la mitad de un caballero medieval de pie, con un escudo apoyado en tierra que lleva la divisa de un resplandor. Obsérvense las poco comunes guardas de los faros, y los binoculares periscópicos sobresaliendo de la escotilla del jefe de vehículo.

2. Vista posterior de un StuG III Ausf. G de la 286.ª StuG. Brigade; Unión Soviética, 1943-44. Este vehícu-

lo con abundante estiba externa tiene faldones de blindaje y un gran cajón de madera para pertrechos atravesado en la cubierta posterior. El acabado parece ser ocre oscuro curtido por la intemperie, pero sin mimetizado. La cruz nacional está en la posición que parece haber sido típica del StuG III; a su izquierda está la insignia de la brigada, dos pequeñas cruces de Malta negras sobre blanco, y en el extremo derecho de esta misma plancha posterior está el número individual del vehículo en rojo bordeado de blanco, probablemente el 9.º vehículo de la 1.ª Batería.

3. Distintivos traseros del casco de un StuG III Ausf. G de la 259.ª StuG. Brigade; Unión Soviética, 1943-44. El acabado ocre de fábrica parece estar muy ligera e indistintamente mimetizado con verde o marrón. El número negro del vehículo individual aparece solo, sin identificación de batería, y la insignia de la brigada está estarcida a la derecha en blanco y negro: la cabeza de un águila sobre una cruz de Malta blanca, en un escudo negro.

4. Distintivos del lado derecho del casco de un StuG III Ausf. F, Div. Pz-Gren. «Grossdeutschland»; Unión Soviética, verano de 1943. Suaves listas miméticas marrones sobre el acabado ocre. Números de batería y vehículo en blanco simple, e insignia divisionaria delante de la cruz.

5. Distintivos traseros del casco de un StuG III Ausf. G no identificado; Unión Soviética, otoño de 1943. En la fotografía de este vehículo no se ven distintivos laterales. El as de picas no figura como insignia de unidad en los registros alemanes, pero éstos son muy fragmentarios.

6. Distintivos del lado derecho del casco de un StuG III Ausf. F, 191.^a StuG. Brigade; Unión Soviética, 1943. La insignia de la brigada, un bisonte cargando, parece haber sido estarcida cuando el acabado original «gris Panzer» fue repintado de ocre.

7. Distintivos del lado derecho del casco de un StuG III Ausf. F de la 203.^a StuG. Brigade; Unión Soviética,

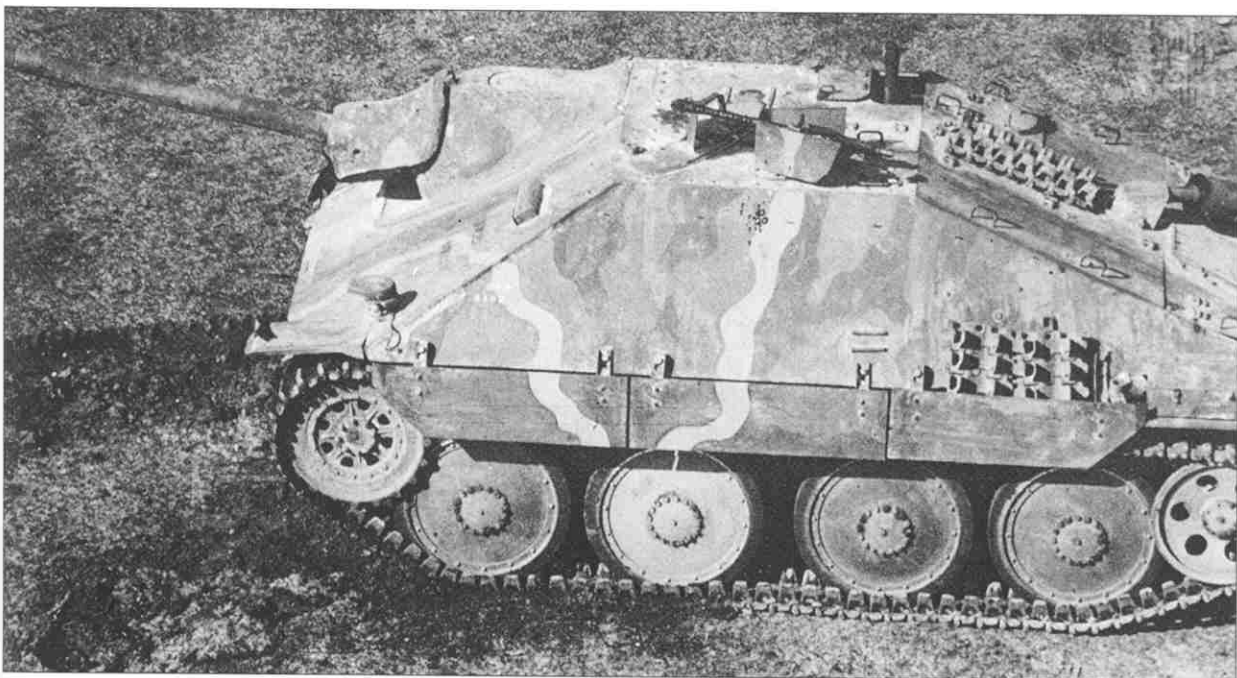
1943. El estudio de los tonos relativos en una fotografía de este vehículo indican que la insignia de la brigada, un elefante, aparecía en el color ocre del fondo, sobre un panel negro. Obsérvese los desusadamente marcados bordes del esquema mimético, probablemente en verde.

8. Distintivos laterales del casco de un StuG III Ausf. G de la 8.^a División de Caballería SS «Florian Geyer», Unión Soviética, invierno de 1943-44. Un ejemplo insólito, de hecho el único caso que conoce el editor, del nombre real de una división SS pintado en un vehículo. La fotografía original muestra el vehículo con un mimetizado blanco sucio, completo excepto en el trozo ocre dejado en torno al nombre. No se ven otros distintivos, por lo menos en la plancha trasera del casco. El vehículo tiene abundantes pertrechos, con un gran cajón de madera sobre la cubierta del motor; y lleva una bandera con la esvástica de identificación aérea encima de los enseres de dicha cubierta.

9. Adorno del mantelete de un StuG III Ausf. G de una unidad no identificada; Unión Soviética, 1944. La fotografía es, como mínimo, de una batería completa, toda con el mismo adorno. El acabado parece ser ocre sin mimetizado, y los distintivos se limitan, por lo que se puede ver, a un número de tres cifras en el

El Hetzer «alborotador» era otro cazacarros, basado en el viejo bastidor checoslovaco del 38t. Obsérvese el esquema de color, la ametralladora del techo accionada por control remoto y, en la esquina posterior derecha del techo, los binoculares periscópicos del jefe de vehículo sobresaliendo de la sección frontal horizontal de su escotilla.

(Foto: RAC Tank Museum.)





centro de los faldones de blindaje, por ej., «III», posiblemente en rojo con borde blanco.

10. Distintivos delanteros y traseros de un StuG III Ausf. E de la 2.^a Batería, 249.^o StuG. Abteilung, fotografiado en Crimea en el verano de 1942. El acabado gris liso está muy deteriorado y polvoriento en las fotos. La «B» podría identificar una batería o un vehículo individual: otro vehículo del mismo grupo lleva

La copia original muestra el mismo esquema de color en este Hetzer capturado en un pueblo bombardeado; por las grandes fracturas del blindaje principal parece haber sufrido un impacto directo de un proyectil rompedor de gran calibre. (Foto: RAC Tank Museum.)

El elegante Jagdpanther, en la foto, limpio y con la estiba «de manual», en el curso de unas maniobras de preparación en Alemania. Se ve claramente el tanque cilíndrico de combustible auxiliar sobre el lado de la superestructura. El jefe de este vehículo lleva un escudo metálico en el brazo, conmemorativo de su servicio en el Kubán o en Crimea; véase lámina H. (Foto: Bundesarchiv.)

la letra «G», por lo que tal vez lo segundo sea más probable. La runa de la «Lengua de lobo» es la insignia del Abteilung.

11. Dos modelos de una insignia: a la izquierda, la utilizada por la batería de cañones de asalto de la Agrupación de Combate regimental «Leibstandarte SS Adolf



Hitler» en Francia, 1940; a la derecha, la empleada por el batallón de StuG de la ampliada Brigada «LAH» en los Balcanes, en 1941, en ambos casos en la parte posterior del casco. En el primer caso se ha fotografiado un emblema adicional, aparentemente de batería, un simple perfil izquierdo de una cabeza de perro (¿lobo?) en blanco sólido, pintado en el centro de la plancha trasera. (El 261.º StuG. Abteilung empleó posteriormente un emblema con una cabeza de lobo.)

12. Insignia divisionaria que llevaba un StuG III de la 3.ª Div. Pz. SS «Totenkopf» durante la ofensiva de Kursk, julio de 1943.

F: Esquemas miméticos de los Marder.

Estas ilustraciones presentan toda la gama de aplicaciones típicas de las pinturas miméticas marrón y verde encima del acabado ocre; al mismo tiempo, subrayan la gran diversidad de bastidores y armamentos que abarca la serie de cañones autopropulsados (ATP) «Marder». En cada caso se han reproducido, aproximadamente, los uniformes que llevaba el personal en las fotos originales

Estos Jagdpanther se dirigen al frente de invasión, en 1944. Se han dejado espacios en el Zimmerit, a la derecha de las mirillas de los conductores, para poner etiquetas de embarque en ferrocarril. Las prestaciones de este cazacarros no defraudaban sus bellas líneas y aire resuelto; en menos de dos minutos, tres de ellos prácticamente aniquilaron un escuadrón de carros de combate Churchill el 30 de julio, en la cota 226. (Foto: Bundesarchiv.)

F1: SdKfz 132 Marder II, Pak(r) de 76,2 mm; 5.ª División de Panzer-Grenadier SS «Wiking»; sector de Oriel, Unión Soviética, otoño de 1943.

De color ocre liso sin mimetizado, con algo de follaje sujeto con alambres a las abrazaderas externas del casco. Sin distintivos, aparte de la cruz nacional. Las letras «WK» marcadas con tiza en la parte lateral delantera del casco pueden ser alguna adición temporal puramente casual, pero ¿no es tentador relacionarlas con una apresurada abreviatura del nombre de la división? La tripulación lleva el uniforme de servicio gris de campaña, con monos miméticos y cascos revestidos.



**F2: SdKfz 131 Marder, Pak 40/2 de 75 mm;
29.ª División de Infantería (Mot.);
Unión Soviética, 1942-43.**

Este conocidísimo y muchas veces representado vehículo, *Kohlenklau*, es objeto del modelo a escala 1:35 de Tamiya. Al acabado de fábrica se le han añadido suaves manchas dispersas de pintura verde muy diluida. Los distintivos son abundantes; además de la cruz y la caricatura del «ladron de carbón» encima del nombre, hay un triángulo rojo con centro blanco y «IA» en negro, probablemente un símbolo de sección y vehículo, pero extremadamente atípico. Las fotos de este vehículo se ha determinado que se tomaron en el otoño de 1942; ciertamente, se encuentra en un terreno lo bastante fangoso para el otoño ruso, y la práctica aniquilación de la división en Stalingrado aquel invierno sugiere la fecha de 1942 para las fotos. Si es así, el uso del *Einheitsfeldmütze* por la tripulación es enigmático, ya que se supone que no se distribuyó hasta el año siguiente. Se lleva con el uniforme de servicio normal de cuatro bolsillos.

**F3: SdKfz 138 Marder III, Pak 40/3
de 75 mm; unidad no identificada de
Panzerjäger de Ejército; Unión Soviética,
verano de 1943.**

Las pinturas verde y marrón se han aplicado en grandes zonas irregulares de bordes suaves por toda la superficie superior del vehículo, aunque sin extenderse a la suspensión. Los números de Batterie, Zug

La horma de su zapato... un Jagdpanther y un M36 de 90 mm, ambos fuera de combate, ilustran dos enfoques distintos del concepto de cazacarros. Norte de Alemania, 1945.

(Foto: cap. C.A. Heckethorn, 899.º Bón. de Cazacarros.)

y vehículo individual están marcados en el estilo Panzer normal. Los tripulantes visten uniformes gris de campaña de corte Panzer, con emblemas de cuello negro con ribete rosa que llevan calaveras plateadas, y hombreras con ribetes rosas.

**F4: SdKfz 139 Marder III, Pak 36(r) de 76,2 mm;
unidad no identificada; Unión Soviética,
verano de 1943.**

Las áreas verdes y marrones cubren todo el vehículo, dejando visibles sólo estrechas franjas ocre entre ellas. La suspensión y parte inferior lateral del casco están mimetizadas; incluso al cajón de madera posterior para enseres de la tripulación se le han pintado listas irregulares. Los distintivos se limitan a la cruz y al nombre del vehículo, *Heidei*, en negro con sombreado blanco, justo detrás de la antena. La tripulación lleva camisetas grises, pantalón de faena verde junco y gorras gris de campaña.

**F5: SdKfz 138 Marder, Pak 40/3 de 75 mm
en posición trasera; unidad no identificada;
Unión Soviética, otoño de 1943.**

Un esquema con franjas más pequeñas, de bordes más marcados, marrones y verdes, con la pintura poco



Con un peso de más de 70 toneladas y un cañón de 128 mm, el Jagdtiger fue el vehículo acorazado de combate más poderoso de la guerra. Su valor práctico, sin embargo, era menos impresionante: estaba sujeto a averías y tenía una baja cadencia de tiro. (Foto: RAC Tank Museum.)

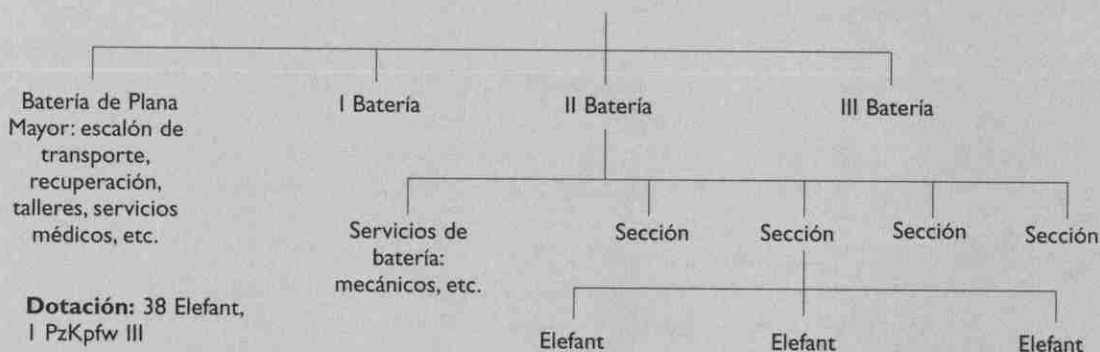
diluida y aparentemente restregada con un cepillo o escoba, cubre completamente todas las superficies de este vehículo, dejando sólo unas estrechas separaciones de ocre. No se ven distintivos aparte de la cruz. Hay una lona extendida por encima de la cámara de combate: la foto en la que se basa la ilustración fue tomada con tiempo lluvioso. La tripulación parece vestir uniformes de servicio grises de cuatro bolsillos y *Einheitsfeldmützen*.

G: Esquemas miméticos y distintivos del Brummbär.

Los detalles del despliegue en unidades de este impresionante vehículo son escasos; en estas ilustraciones, salvo en un caso, no se puede fijar su filiación con alguna seguridad. Lo que sigue son interpreta-

Orden de batalla 653.º y 654.º Batallones de Cazacarros Pesados; Kursk, julio de 1943

CG del Batallón:
1 PzKpfw III, 2 Elefant



Orden de batalla Batallón de Cazacarros Pesados



Dotación: 30 Nashorn o Jagdpanther.
El Batallón de Cazacarros normal estaba organizado de forma muy parecida.

ciones nuestras de fotografías de la guerra, y si cualquier lector puede ayudar a identificar los vehículos con mayor concreción, estaríamos encantados de que nos lo hiciera saber.

1. Éste y el siguiente son, aparentemente, vehículos que sirvieron en la URSS en 1943-44, y que fueron fotografiados tras quedar inutilizados. El primero tiene un revestimiento de pasta Zimmerit sobre todas las superficies verticales, incluidos los lados expuestos del casco de encima de las ruedas de rodadura, una característica poco corriente, pero lógica en un vehículo concebido para la lucha callejera a alcances cortos, ya que se trataba de un área especialmente vulnerable. La pintura verde y marrón oscuro parece haber sido aplicada sobre el acabado ocre de fábrica, de una manera inusualmente tosca por la tripulación. El número blanco probablemente identifica la sección y el vehículo. La mayor parte de las pocas fotos disponibles muestran a las tripulaciones de *Brumbär* vistiendo uniformes negros de *Panzer*.



Un Jagdtiger abandonado en una población alemana, víctima evidentemente de una avería mecánica.
(Foto: cap. C.A. Heckethorn, 899.º Bón. de Cazacarros.)

El Oberleutnant Joachim Lutzow (centro) ganó la Cruz de Caballero al mando de la 667.ª Batería de Cañones de Asalto en el frente de Leningrado, en septiembre de 1941. En esta foto, tomada en 1943 o 1944, observa a un *Unteroffizier* ofreciendo un bastón tallado a otro oficial, una costumbre popular de la *Wehrmacht*. (Foto: Bundesarchiv.)



El Oberwachtmeister Hugo Primozić fue ascendido y se le concedió la Cruz de Caballero por la espectacular acción del 15 de septiembre de 1942 descrita en el texto. El 28 de enero de 1943, un enfrentamiento igualmente impresionante le valió las codiciadas Hojas de Roble. (Foto: Bundesarchiv.)

2. Este vehículo no tiene Zimmerit, pero sí faldones laterales de blindaje y un mimetizado más convencional. El pequeño «II» en números romanos, amarillo con borde blanco, podría indicar un vehículo del CG de un 2.º Bón. Los dibujos auxiliares fragmentarios muestran en cada caso la cámara de conducción de estos vehículos: el primero, en forma de caja, con periscopio superior, y el tipo posterior, con la mirilla de igual configuración que la del carro de combate Tiger Ausf.E.



3. Es el que aparece en una fotografía de este libro, refugiándose en un bosquecillo italiano. La foto se tomó claramente en verano, y dada la estación y el terreno, es una suposición razonable que el interesante mimetizado «de enredadera» que desciende de lo alto de la cámara de combate sea verde y no marrón. También aquí la pasta Zimmerit protege las superficies verticales del casco y la cámara de combate de la colocación de bombas magnéticas o adhesivas, pero no, aparentemente, la delgada lámina metálica de los arcones posteriores de estiba, que no eran importantes. El único «I» blanco debe de ser un número de vehículo más que una identificación de unidad.

Como comandante de la 901.ª Batería de Cañones de Asalto, al Hauptmann Alfred Müller se le otorgó la Cruz de Caballero el 20 de febrero de 1943. Recibió las Hojas de Roble el 15 de diciembre de 1943, en cuyo momento mandaba el 191.º Batallón de Cañones de Asalto. Ascendido a Oberstleutnant, fue el último comandante de la Escuela de Artillería de Asalto de Burg, y en abril de 1945 llevó al personal de la escuela a la lucha contra el 9.º Ejército de EE UU que avanzaba. Posteriormente se integró en el Bundeswehr, donde se retiró con el grado de Generalmajor. (Foto: Bundesarchiv.)

El SS-Hauptsturmführer Georg Bochmann, fotografiado tras su ascenso a SS-Sturmbannführer, ganó la Cruz de Caballero el 3 de mayo de 1942 mandando el batallón de cazacarros de la 3.ª División Panzer SS «Totenkopf». Se sabe que ganó las Hojas de Roble y las Espadas en ocasiones posteriores, pero los registros son fragmentarios. Puede verse claramente la «P» gótica de las tropas de Panzerjäger en la hombrera. (Foto: Bundesarchiv.)

4. Ejemplar del mejorado Brumbär Abschlusserie. Nótese la ametralladora añadida en un montaje de bola, en lo alto del lado izquierdo del glacis, y una nueva sección que sobresale en la cara posterior de la cámara de combate. Los faldones de blindaje se sujetan ahora por medio de ganchos y abrazaderas, de manera que las colisiones con muros, etc., ya no desgarran las planchas, sino que simplemente las hacen caer. La aplicación de Zimmerit se extiende también aquí hasta en los detalles de la suspensión y el mimetizado es totalmente convencional. Este vehículo ha sido identificado como perteneciente a la 1.ª Batterie, 89.º Pz-Artillerie Regiment, 24.ª División Panzer, sirviendo en la Unión Soviética en septiembre de 1944. El «10» blanco en la parte delantera inferior del casco identifica probablemente un vehículo de CG de batería, si lo anterior es cierto. (Puede interesarles a los modelistas recordar, si planean reproducir este esquema mimético, que el personal de la 24.ª Div. Pz. llevaba ribetes amarillo dorado en lugar de rosa en los uniformes negros Panzer, en memoria de la antigua 1.ª División de Caballería a partir de la cual se constituyó esta formación.)



CARROS DE COMBATE

En 1935, el general Erich von Manstein redactó un informe para el jefe del Estado Mayor General alemán indicando la necesidad de un cañón acorazado autopropulsado, que actuara bajo el control de la Infantería para darle apoyo cuando lo necesitase. Gracias a la labor de Von Manstein, y al apoyo de los generales Von Fritsch y Beck, el proyecto fue aprobado y se encargó a la Artillería la tarea de proyectar este sistema de armas. Para ahorrar tiempo se decidió utilizar el ya probado bastidor y tren de rodadura del Panzerkampfwagen III como cureña. Sobre el mismo se colocó una baja superestructura fija, protegida por arriba y fuertemente blindada frontalmente, que montaba un obús L24 con giro limitado. El vehículo en sí lo construyó Daimler-Benz, y el cañón fue instalado por Krupp. El prototipo de este «Sturmgeschütz III» estuvo listo para pruebas en el polígono de tiro de Kummersdorf a principios de 1937, y resultó enteramente satisfactorio. Se esperaba que para el otoño de 1939 cada división de infantería en activo tendría su batallón de cañones de asalto, aunque finalmente este optimismo resultó ser del todo infundado. Los cañones de asalto basados en otros bastidores se fabricaron en cantidades mucho menores; los tipos principales fueron el StuG IV, el Brummbär y el Sturmtiger. Por su parte, el cazacarros alemán fue un sistema de armas que tuvo que desarrollarse a toda prisa y en circunstancias muy difíciles. Los cazacarros de la primera generación fueron el Panzerjäger I, los Marder y el Nashorn, y los de la segunda generación, el Elefant, el Jagdpanzer IV y el Jagdpanther.

OTROS TÍTULOS DE LA COLECCIÓN

US MARINE CORPS (1941-1945)
EL CAÑÓN DE ASALTO STUG III
EL EJÉRCITO FRANCÉS 1939-1945
EL EJÉRCITO ALEMÁN 1939-1945 (III)
CARROS EN VIETNAM

OSPREY
MILITARY

