



*Historia del Regimiento de
Infantería Acorazada*

«Alcázar de Toledo» n° 61



ARTÍCULOS

Pablo García Sánchez

GEHM

Grupo de Estudios
de Historia Militar

Historia del Regimiento de Infantería Acorazada

Alcázar de Toledo

Nº 61

Pablo García Sánchez

Historiador. Ha trabajado como becario en la Unidad a cargo de temas históricos, siendo de una de las pocas personas en España que ha trabajado como becario en una unidad operativa.



Artículos

Grupo de Estudios de Historia Militar

www.gehm.es

Año 2015

Antecedentes

La utilización de carros para la guerra es algo que se viene produciendo desde hace mucho tiempo. A lo largo de la historia el carro fue ampliamente utilizado como arma, debido a la rapidez y resolución que aportaba al combate. Podemos ya encontrar representaciones de carros tirados por asnos en la antigua Mesopotamia. El carro de guerra tuvo un importante papel durante la Antigüedad destacando en grandes batallas como la de Qadesh (1274 a.C.) entre egipcios e hititas, en Gaugamela (331a.C.) entre Alejandro Magno y el rey persa Darío III o siendo usado por galos y britanos en sus enfrentamientos contra Roma.

Sin embargo fue con la llegada de la industrialización y con el surgimiento de los motores cuando comenzó a surgir la idea de los carros de combate. La primera aparición de esta máquina se produjo durante la Primera Guerra Mundial, el 15 de Septiembre de 1916 durante la Batalla del Somme. Creadas por el ejército británico, estas nuevas máquinas revolucionaron los campos de batalla europeos, difundiéndose rápidamente su empleo. Desde entonces el carro de combate ha evolucionado hasta convertirse en un icono de la guerra moderna y del siglo XX; y en una de las armas más temibles, letales y resolutivas del campo de batalla.



Fotografía del carro Mark I británico durante la batalla del Somme.

Historia

Tras la experiencia de la Primera Guerra Mundial todas las naciones empezaron a interesarse por el carro de combate como medio para modernizar sus ejércitos. En España el primer carro de combate llegó en 1919, siendo este el carro francés Renault FT-17. Tras las respectivas pruebas para evaluar el carro se decidió la compra de otros once ejemplares que llegaron a España en 1921. Estos carros fueron reunidos en la Escuela Central de Tiro y con ellos se formó la Compañía de Carros de Asalto, sin embargo al poco tiempo fueron enviados en Marzo de 1922 a combatir a Marruecos. Fue allí donde el 5 de Junio de 1923 el sargento Mariano García Esteban ganó la primera Cruz Laureada para un carrista, debido al valor demostrado en combate, ya que a pesar de haber quedado cegado por una bala enemiga mantuvo su carro haciendo fuego de ametralladora sobre las posiciones enemigas para proteger a la propia infantería.

Destacado papel tuvieron los carros durante el Desembarco de Alhucemas en 1925, donde formaron parte de la vanguardia de la ofensiva y protegieron la llegada de los sucesivos efectivos. Finalizada la guerra y pacificado el territorio, en 1926 la Compañía de Carros de Asalto regresó a Madrid a la Escuela Central de Tiro y con ella en 1931 se formaron dos regimientos de carros: el N° 1 en Madrid y el N° 2 en Zaragoza.



*Carros FT-17 en Marruecos, en primer plano un carro de mando FT-17 TSH
(telegrafía sin hilos).*

El estallido de la Guerra Civil en Julio de 1936 supuso que los medios militares quedasen repartidos entre los distintos bandos, quedando el Regimiento N° 1 en manos republicanas y el N° 2 en manos nacionales. Al poco tiempo de comenzar el conflicto ambos bandos recibieron ayuda del extranjero. Por su parte el bando republicano recibió carros de combate soviéticos T-26 y BT, mientras que el bando nacional recibió carros de combate Panzer I alemanes y Fiat-Ansaldo CV-33 italianos, a los que se sumaron a lo largo de la contienda gran cantidad de carros soviéticos T-26 capturados.

Inicialmente en el bando nacional se creó, el 1 de Octubre de 1936, un Batallón de Carros de Combate. Sin embargo, a partir de Febrero de 1938 la unidad pasó a depender de la Legión, recibiendo el nombre de Bandera de Carros de Combate de la Legión. El constante crecimiento de las unidades de carros, debido a la captura de material republicano, obligó a que la Bandera pasara a convertirse el día 1 de Octubre de 1938 en la nueva Agrupación de Carros de Combate de la Legión, ostentando este nombre hasta el final de la guerra.



Carro de combate alemán Panzer I, expuesto actualmente en el Museo de Medios Acorazados de la base militar de El Goloso. (Fotografía del autor)

Tras el final de la contienda se concentraron las unidades de carros en Ciudad Lineal y el 1 de Octubre de 1939 se disolvió la Agrupación, creándose con sus efectivos cinco nuevos Regimientos de Carros. El Regimiento de Carros Nº 1 fue formado en Madrid y quedó asentado en Canillejas (siendo su primer Coronel Don Manuel Tuero de Castro), el Nº 2 se formó en Sevilla, el Nº 3 en Barcelona, el Nº 4 en Estella (Pamplona) y el Nº 5 en Laucien (Marruecos).

Esta organización no duró mucho ya que una vez que se hubo estabilizado la situación se decidió reducir el sobredimensionado ejército, por lo que se estableció por Decreto de 21 de Diciembre de 1943 que se disolvieran los Regimientos Nº 3 y 4, que pasaron a formar parte del Nº 1. Es en este momento cuando el Regimiento Nº 1 recibió su actual nombre, pasando a denominarse Regimiento de Carros de Combate “Alcázar de Toledo” Nº 61 (siendo su Coronel Don José Muñoz Valcárcel). Por su parte el Regimiento Nº 2 pasó a ser el “Brunete” Nº 62 y el Nº 5 el “Oviedo” Nº 63. También

por Decreto de 21 de Diciembre de 1943 quedó establecido que el Regimiento pasaría a ser heredero del historial del antiguo Regimiento de Infantería “Lealtad” N° 30.

La grave situación de desgaste en la que se encontraban los medios acorazados del ejército español supervivientes a la guerra civil y la relación de amistad que existía con Alemania, llevó a las autoridades españolas a tratar de renovar parte del parque acorazado con material moderno alemán. Sin embargo, al estar Alemania inmersa en una guerra de escala global, los resultados de las negociaciones fueron más bien insignificantes. De este modo en el año 1944 gracias al Programa *Bär* llegaron a España veinte carros alemanes Panzer IV Ausf. H. De estos veinte carros que llegaron diez fueron a parar al Regimiento “Alcázar de Toledo” N° 61 y otros diez al “Brunete” N° 62, de este modo se renovó parte del anticuado material procedente de la guerra. Sin embargo en el año 1949 fue disuelto el Regimiento N° 62 y con su material se formaría el Tercer Batallón del Regimiento “Alcázar de Toledo”. De este modo el Regimiento contaba con dos batallones formados por material procedente de la guerra civil (principalmente carros T-26) y con un tercer batallón compuesto por Panzer IV. Así mismo en ese año el Regimiento fue trasladado a su nuevo acuartelamiento en Campamento (Madrid).



Carro de combate alemán Panzer IV, expuesto actualmente en el Museo de Medios Acorazados de la base militar de El Goloso. (Fotografía del autor)

Tras el final de la Segunda Guerra Mundial, debido a su postura durante el conflicto, España se encontraba en una grave situación de aislamiento internacional. En cuanto a carros se refiere, el ejército contaba con un material completamente obsoleto y muy

desgastado. Sin embargo si los años 40 fueron difíciles para el parque acorazado español esto cambiaría en los años 50. Esta situación de cambio se produjo gracias a la firma con los Estados Unidos, en 1953, del Pacto de Mutua Ayuda Hispano-Americana, por el cual comenzó a llegar al Ejército material militar moderno americano. Gracias a esta ayuda comenzaron a llegar a España ingentes cantidades de material bélico americano, en su gran mayoría elementos de segunda mano procedentes de la Segunda Guerra Mundial o de la reciente guerra en Corea. De este modo, en Febrero del año 1954 comenzaron a llegar a la unidad los 12 primeros carros medios M-47 Patton, contando a finales de año con un total de 68 carros de combate M-47 y 5 carros de recuperación M-74. Debido a la llegada del nuevo material gran parte de los oficiales y suboficiales de la unidad tuvieron que asistir desde el 19 de Febrero hasta el 11 de Marzo a cursos de formación impartidos en la base por instructores norteamericanos. Así mismo varios miembros del Regimiento asistieron desde el 12 de Julio al 12 de Agosto a un curso para jefes de carro en Wilseck (Alemania), impartido por profesores del 7º Ejército norteamericano.



Carro de combate M-47 Patton, expuesto actualmente en el Museo de Medios Acorazados de la base militar de El Goloso. (Fotografía del autor)

El 1 de Marzo de 1958 el Regimiento “Oviedo” Nº 63 fue disuelto, quedando desde ese momento el “Alcázar de Toledo” Nº 61 como único Regimiento de Carros en España. Resalta en el año 1959 que parte del Regimiento cubrió carrera cuando se produjo la visita oficial a España del presidente norteamericano Eisenhower.

En el año 1965 se produce una reorganización del Ejército por una Directiva del Alto Estado Mayor, por la cual la División Acorazada “Brunete” Nº1 pasó a contar con dos Brigadas: la Mecanizada XI y la Acorazada XII. Desde ese momento el Regimiento quedaría encuadrado en la Brigada Acorazada, constituyendo su núcleo fundamental y dándole a esta Brigada su carácter acorazado (siendo la única de este tipo en el Ejército español). Como consecuencia también de esta reorganización el Regimiento sufrió un cambio en su denominación, pasando a ostentar su actual denominación de Regimiento de Infantería Acorazada “Alcázar de Toledo” Nº 61 (recibiendo el acrónimo de RIAC 61). También es ese año se produce una renovación del material, llegando al regimiento 48 carros americanos del modelo M-48. En el año 1.966 entraron en vigor las plantillas editadas por el Estado Mayor Central quedando la unidad organizada en Mando, Juzgado, Unidad de Destino, Primer Batallón de Carros y Segundo Batallón de Carros. En total su plantilla de carros se componía de 108 carros de combate M-48 y M-47, 10 carros de recuperación M-74 y 4 carros ligeros M-41(destinados a las secciones de reconocimiento).

En el año 1970, entre los días 2 y 16 de Febrero el Regimiento se trasladó desde Campamento hasta El Goloso (Madrid), donde ha permanecido hasta la actualidad, para reunirse con el resto de elementos de la Brigada Acorazada XII. Finalmente en el año 1972 se recibieron otros 62 carros M-48, que acabaron de sustituir a los ya veteranos M-47, contando desde entonces el RIAC 61 únicamente con carros M-48 en sus dos batallones.



*Carro de combate M-48 del Museo de Medios Acorazados desfilando en El Goloso.
(Fotografía del autor)*

En el año 1974 el Regimiento fue por primera vez desplegado en el extranjero debido a la tensa situación que se vivía en el Sahara. La cuestión de la independencia del Sáhara español se veía seriamente agravada debido a las medidas desestabilizadoras llevadas a cabo por la monarquía marroquí y por los constantes ataques del Frente Polisario. Debido al difícil momento que estaba pasando España tras la reciente muerte del almirante Carrero Blanco y la avanzada edad del general Franco, Marruecos decidió aprovechar las circunstancias en su propio beneficio. Como consecuencia de la escalada de tensión en la zona, el Estado Mayor decidió reforzar los efectivos militares de aquella provincia, siendo el RIAC 61 una de las unidades enviadas desde la Península.

El RIAC 61 recibió la orden de enviar al Sahara uno de sus dos batallones para reforzar así la escasa presencia que había de carros de combate, que se limitaba a una compañía de carros franceses AMX-30 pertenecientes a la Legión (conocida como “Bakali”). Para cumplir con esta misión fue elegido el II Batallón de Carros (actualmente Batallón “León” III/61), al mando del Teniente Coronel Juan Mateo López de Vicuña, compuesto por las 6ª y 7ª Compañías y por la Compañía de PLM. De este modo el día 10 de Octubre el Batallón partió a Cádiz para embarcarse, llegando a su destino el día 12 y comenzando el 14 las operaciones de carga y embarque a bordo de los buques “Velasco”, “Martín Álvarez” y “Galicia”.

Finalmente el día 16 el convoy partió hacia las playas de El Aaiún escoltado por el destructor “Oquendo”, llegando a su destino el día 19 y procediéndose al desembarco y la descarga del material de la unidad. Para el día 25 la unidad se encontraba ya instalada y organizada en el acuartelamiento de Sidi-Buya, perteneciente al Tercio Juan de Austria 3º de la Legión. Allí le fue agregada a la unidad la compañía de carros “Bakali” que a todos los efectos, menos el administrativo, pasó a integrarse en el Batallón.

El Batallón quedó constituido como reserva del mando en el sector, ocupándose durante los siguientes meses en realizar constantes maniobras y ejercicios para adaptar el material y el personal a las condiciones climáticas desérticas, así como para coordinar y solucionar los problemas causados por la presencia en la unidad de dos tipos de carro de combate diferentes.

Los meses de 1975 pasaron igualmente inmersos en continuos ejercicios y reconocimientos del terreno, encontrándose la unidad en Marzo perfectamente aclimatada a las condiciones de vida en el desierto. Debido a la escalada de tensión en la zona, entre los días 15 y 28 de Octubre el Batallón debió de adoptar posiciones defensivas cerca de la ciudad de El Aaiún. Sin embargo el momento álgido de tensión llegó en Noviembre de 1975, cuando el Batallón pasó el día 4 a formar parte del dispositivo defensivo organizado para frenar la Marcha Verde. El Batallón tomó posiciones en el eje conformado por las ciudades de El Aaiún y Hagunia, siendo su misión la de frenar un posible ataque de unidades blindadas o motorizadas marroquíes, que tratasen de cruzar la frontera aprovechando la distracción causada por las inmensas columnas de civiles.

La grave situación que se vivía en el Sáhara y el vacío de poder causado por la muy avanzada enfermedad de Franco, condujeron finalmente a que el 14 de Noviembre de 1975 se firmasen los Acuerdos Tripartitos de Madrid, por los cuales España renunciaba a su soberanía sobre el Sáhara. De este modo el 20 de Noviembre, coincidiendo con la muerte de Franco, el Batallón regresó a sus acuartelamientos en Sidi-Buya, comenzándose ese mismo día la repatriación a España de la unidad. El regreso de la unidad se produjo sin problemas, llegando los primeros elementos del II Batallón al Goloso el día 9 de Diciembre y completándose el traslado en los primeros días de Enero de 1976.



Carro de la 6ª Compañía ocupando posiciones defensivas en El Aaiún.

El año 1976 transcurrió con normalidad para el Regimiento que se mantuvo ocupado con su constante proceso de preparación mediante maniobras y ejercicios, y las diversas visitas realizadas por autoridades y colegios a la unidad. Sin embargo el año 1977 sería importante para el Regimiento, puesto que fueron dados de baja los veteranos carros de combate M-48. Este sería el fin de una amplia época marcada por el uso de material americano, puesto que el M-48 sería sustituido por el carro de patente francesa y fabricación española AMX-30E. En total el Regimiento recibiría 104 carros con los que equipar a sus dos batallones. Destaca también en ese año que el día 30 de Enero el Rey Juan Carlos I realizó por primera vez una visita oficial al Regimiento.

Así mismo el 11 de Abril de 1978 el Rey Juan Carlos I visitó de nuevo el Regimiento, acompañado en esta ocasión por el Príncipe de Irán, presenciando un ejercicio con carros. Destaca también el año 1980, puesto que Su Majestad el Rey volvió a visitar al Regimiento el 7 de Junio, mientras este se encontraba realizando maniobras en San Gregorio (Zaragoza). En esta ocasión el Rey se integró en la unidad como carrista y

llegó incluso a efectuar un disparo de cañón con el carro 710 (llamado “Lepanto”). El día 16 de Diciembre de ese mismo año el Regimiento fue visitado por el Príncipe heredero de Jordania, trasladándose también Su Majestad el Rey hasta El Goloso para reunirse con su invitado.



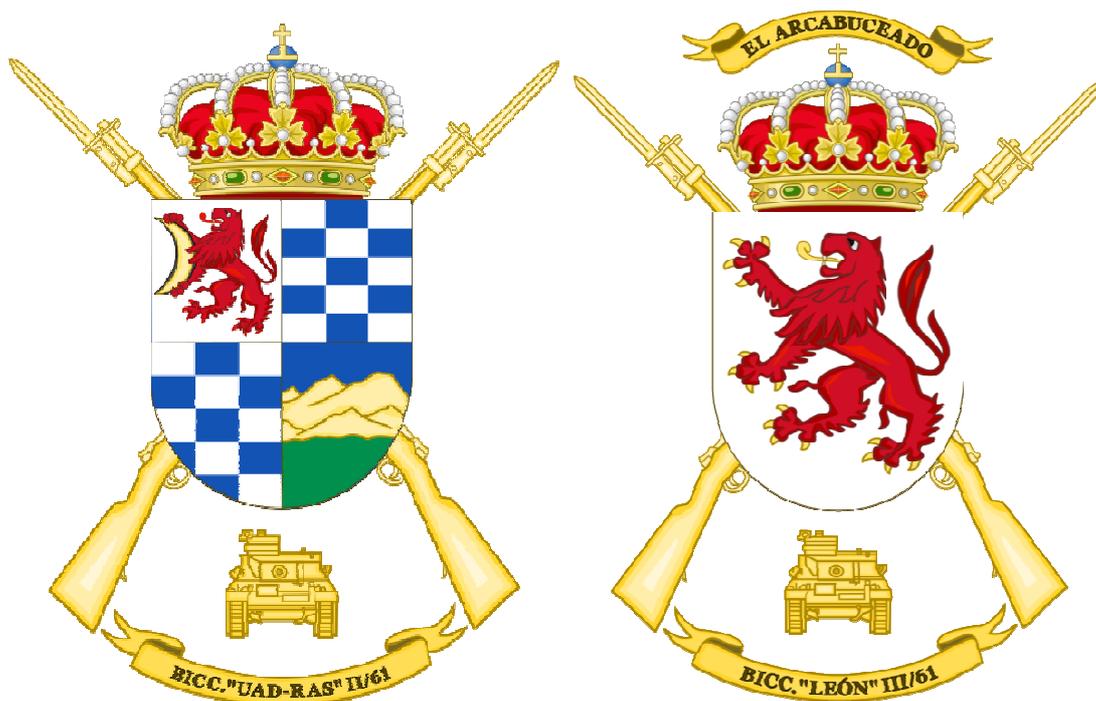
*Carro de combate AMX-30 del Museo de Medios Acorazados desfilando en El Goloso.
(Fotografía del autor)*

En el año 1984 se produjo la renovación del Estandarte del Regimiento, debido a la necesidad de adaptarlo a la nueva legislación. Esta se llevó a cabo el día 10 de Junio en un solemne acto en el Paseo de la Castellana, en el que también se renovaron las Banderas de otras unidades. En el año 1987, debido a la entrada en vigor del Plan META (Plan General de Modernización del Ejército de Tierra), se crean el día 2 de Febrero las Compañías de Apoyo de los Batallones de Carros.

En el año 1988, debido a las limitaciones de origen del AMX-30, se envían gradualmente 26 carros de combate a la Empresa Nacional Santa Bárbara (Sevilla) para comenzar las labores de reforma para modernizar el material. Como resultado de estas transformaciones surgiría el AMX-30 EM2, que vería mejorada su protección y su potencia de fuego, y especialmente su movilidad al sustituirse su anterior motor por un motor alemán MTU. Los primeros carros de este modelo comenzaron a incorporarse al Regimiento a mediados del año 1990, siendo este un proceso gradual que llevaría dos años para completar ambos batallones. Ese año también fue importante debido a que por una reorganización interna de la Brigada, los Batallones cambiaron su numeral y adoptaron su actual nombre. De este modo el I Batallón pasó a ser el “Uad-Ras” II/61 y el II Batallón pasó a ser el “León” III/61; a partir de este momento el I Batallón de la

Brigada pasaría a ser el Batallón “Covadonga” I/31 (perteneciente al Regimiento de Infantería Mecanizada “Asturias” Nº 31).

En cuanto a la denominación adoptada, esta fue consecuencia de una Instrucción General del Estado Mayor del Ejército según la cual se asignaron nombres de Unidades desaparecidas o disueltas a los Batallones de los Regimientos existentes. De esta manera los Batallones del RIAC 61 adoptaron sus respectivos nombres en correspondencia directa con los desaparecidos Regimientos “Uad- Ras” Nº 55 y “León” Nº 38.



Escudos de los Batallones de Infantería de Carros de Combate “Uad-Ras” y “León”, pertenecientes al RIAC 61.

En el año 1992 el Regimiento acabó de completar su plantilla con los carros modernizados AMX-30 EM2, sin embargo este año destacó por el gran número de eventos importantes que tuvieron lugar en España: la Exposición Universal de Sevilla, los Juegos Olímpicos y la inauguración del AVE. La celebración de todos estos eventos supuso un reto para la seguridad del país, con lo que las Fuerzas Armadas debieron desplegarse para contribuir a las labores de protección. De este modo el Regimiento tuvo que hacerse cargo de la protección de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, prestando seguridad en las diversas infraestructuras a lo largo de varios meses, en una operación denominada “ALFA-FOXTROT”.

El año 1993 supuso la llegada al Regimiento de un nuevo carro de origen americano: el M-60 A3TTS (aunque doce carros se hallaban ya presentes en la unidad a finales de 1992). Si bien es cierto que se habían mejorado recientemente las capacidades del AMX-30, estas no se encontraban al mismo nivel que las de otros carros de combate más modernos presentes en otros ejércitos. De este modo el material americano volvía a estar de nuevo presente en la unidad, sin embargo hay que reconocer que el M-60 era ya

un carro veterano procedente de la Guerra Fría. La causa de la venida de este carro al RIAC 61 hay que buscarla en la firma del Tratado FACE en 1990.

El Tratado FACE (Tratado de las Fuerzas Armadas Convencionales en Europa) fue firmado en París, el 19 de Noviembre de 1990. Mediante este Tratado los dos bloques beligerantes en la Guerra Fría acordaron establecer unos límites para la cantidad de material militar presente en Europa, con la finalidad de reducir los arsenales existentes. De este modo tras la firma del Tratado se produjo en Europa un gran excedente de material y vehículos militares, especialmente gran número de carros de combate que los americanos tenían desplegados en Europa. Ante esta situación los americanos prefirieron entregar un gran número de esos carros a coste cero a sus aliados (muchos en mal estado por haber sido almacenados durante mucho tiempo), antes que tener que enfrentarse al problema de repatriar todo ese material o destruirlo.

De manera gratuita y debido a la insistencia americana, España recibió unos 300 carros M-60. De estos un total de 93 carros pasarían a equipar entre Marzo y Abril de 1993 al RIAC 61, que iría entregando progresivamente sus carros AMX-30 EM2 a otras unidades como la Brigada de Caballería “Castillejos” II. De este modo España se hizo con un vehículo, que sin ser en absoluto un mal carro, respondía más a las características de la Guerra Fría antes que a las necesidades del futuro siglo XXI. De nuevo el parque acorazado español debería esperar una vez más para cumplir sus esperanzas de equiparse con un vehículo moderno, debiendo aguantar unos años con los M-60 antes de la llegada de un material más acorde a los nuevos tiempos.



El autor del trabajo a bordo de un carro de combate M-60. (Fotografía del autor)

También en ese año Su Majestad el Rey atendió a la petición del Regimiento, e inauguró el 29 de Octubre el Libro de Honor del Regimiento escribiendo la siguiente dedicatoria:

“Al Regimiento Acorazado "Alcázar de Toledo" Nº 61, heredero de la primera Unidad de Carros (1922) y del Regimiento de Infantería "Lealtad" Nº 30, con el deseo de que mantengáis vuestro espíritu, tal y como corresponde a la más potente Unidad de maniobra y choque de nuestra Infantería.

Juan Carlos R. / 1993”

El 12 de Enero de 1994 visitó la base el entonces Príncipe de Asturias Don Felipe, llevándose a cabo un ejercicio táctico con carros para demostrar a Su Majestad el nivel de adiestramiento de la BRIAC XII. También en ese año, el 21 de Octubre, quedó activada en el Regimiento la Compañía de Servicios con las funciones de abastecimiento, mantenimiento, asistencia sanitaria y obras.

En el año 1996 tuvo lugar, el 25 de Marzo, la imposición de una Corbata conmemorativa por su participación en la Campaña del Sáhara al Guión del Batallón de Infantería de Carros de Combate “León” III / 61. También en ese año, debido a la implantación del Plan NORTE (Plan de Nueva Organización del Ejército de Tierra), a partir del 1 de Febrero la Brigada pasó a recibir su actual denominación de Brigada de Infantería Acorazada “Guadarrama” XII. También debido a la implantación del Plan NORTE a partir del 13 Enero de 1997 quedó disuelta la Compañía de Servicios Regimental y en su lugar se constituyeron las Compañías de Servicios de los Batallones de Carros.

En 1998, el día 13 de Febrero, tuvo lugar la entrada de la Brigada de Infantería Acorazada “Guadarrama” XII en el Cuerpo de Ejército Europeo, pasando desde ese momento el RIAC 61 a formar parte del Eurocuerpo. También fue en ese año cuando algunos miembros del Regimiento participaron por primera vez en su historia en una misión internacional, desde Diciembre de ese año hasta Abril de 1999, en Bosnia i Herzegovina. El Regimiento contribuyó a la misión con el envío de una Compañía de Mando y Apoyo, que junto a otras unidades de la Brigada de Infantería Acorazada “Guadarrama” XII conformaron la Agrupación SPABRI IX. De nuevo al año siguiente elementos del RIAC 61 participarían en la misión de Bosnia i Herzegovina, desde Agosto a Diciembre del 2000, conformando la Agrupación Táctica SPAGT XIV. Así mismo, el año 2000 sería de gran importancia para el Ejército español, puesto que fue el año en el que se tomó la decisión de suspender el Servicio Militar obligatorio. De este modo el día 4 de Diciembre del 2001 se licenciaron los últimos cinco soldados de reemplazo con los que contaba el Regimiento, cuyo personal pasó desde ese momento a ser estrictamente profesional y voluntario.

Una vez más en el año 2002 el RIAC 61 volvió a enviar efectivos a Bosnia i Herzegovina desde el 20 de Mayo hasta el día 26 de Noviembre, constituyendo en esta ocasión una compañía completa (la Compañía “Alcázar de Toledo”) dentro de la

Agrupación Táctica SPAGT XVIII. Así mismo ese año tras el desastre causado en las costas gallegas por el hundimiento del Prestige, miembros del RIAC 61 constituyeron un contingente de la Brigada de Infantería Acorazada “Guadarrama” XII que tomó parte desde el 8 de Diciembre al 19 en las labores de limpieza de las playas.

En el 2004 tras los graves atentados sufridos en Madrid en el día 11 de Marzo unidades de la Brigada de Infantería Acorazada “Guadarrama” XII, entre las que se encontraba el RIAC 61, pasaron a prestar protección a lo largo del año en diversos puntos sensibles de vital importancia para evitar nuevos ataques terroristas.

El año 2004 sería especialmente importante por la llegada al Regimiento de los modernos carros de combate Leopard 2E. La recepción de los Leopard 2E fue fruto de un proceso que comenzó en el año 1994, cuando el Ejército español (a pesar de haber recibido recientemente los carros M-60) decidió buscar un carro moderno que estuviese a la altura de su tiempo. En aquel momento todas las miradas se dirigieron hacia la familia alemana de los Leopard y tras las debidas negociaciones se consiguió que en 1995 viniese a España el carro Leopard 2A4, sin embargo este carro nunca llegó a prestar servicio en el RIAC 61.



Leopard 2A4 del Museo de Medios Acorazados. (Fotografía del autor)

España llegó a un acuerdo con el ejército alemán por el cual se hizo, en régimen de alquiler, con un total de 108 carros de combate Leopard 2A4. Estos carros de combate (a pesar de ser de segunda mano) supusieron un gran salto a nivel tecnológico para el

Ejército español, que por fin adquirió un carro de combate acorde a su tiempo y con unas prestaciones muy superiores a las que estaban acostumbrados los carristas españoles. Sin embargo el Leopard 2A4 no vino a España con la única finalidad de equipar a las diversas unidades, si no que su función era servir de puente para la llegada del Leopard 2E. De este modo la idea era utilizar los Leopard 2A4 para ir entrenando a las tripulaciones y al personal de mantenimiento, y para preparar logísticamente el ejército para la venida del siguiente carro. Aunque inicialmente los Leopard 2A4 se alquilaron para un plazo de 5 años, este plazo se alargó posteriormente y finalmente en el año 2006 España decidió comprar los Leopard 2A4 que ya tenía, en lugar de comprar todos los Leopard 2E que había pedido inicialmente.

Fruto del mismo marco de colaboración entre España y Alemania fue la firma, en 1998, de la autorización para fabricar en nuestro país un carro de combate derivado de la familia Leopard. Este nuevo carro sería el Leopard 2E, que estaba inspirado inicialmente en la versión del Leopard 2A5, aunque le fueron incorporadas mejoras que le acercaban más a la versión posterior del Leopard 2A6. De este modo el 20 de Febrero de 1998, en un Consejo de Ministros, se decidió la compra de un total de 219 carros de combate Leopard 2E (inicialmente se tenían previstos más, pero se optó por comprar los Leopard 2A4), 16 carros de recuperación Leopard 2ER “Búfalo” y 4 carros escuela.



Leopardo 2E del BICC III/61 antes de un desfile en El Goloso. (Fotografía del autor)

El desarrollo de este proyecto fue una empresa conjunta germano-española, si bien es cierto que la participación de la industria española supuso hasta un 60% del total, repercutiendo así positivamente en las empresas nacionales (en Alemania se construyeron únicamente una treintena de vehículos, mientras que el resto fueron construidos en España). Sin embargo a pesar de que en 1998 se hallaban firmados los correspondientes contratos, la entrega de los carros se retrasó varios años hasta el 2003. El motivo se debe a que la empresa que iba a encargarse de construir el carro en España (Santa Bárbara Sistemas) acababa de ser adquirida por la empresa norteamericana General Dynamics, tras una pugna muy dura con la empresa alemana Krauss-Mafei (fabricante de los carros Leopard). Las causas del retraso se debieron a las duras condiciones que impuso el gobierno alemán para proteger las patentes de su tecnología militar, debido a que General Dynamics era una compañía rival al ser el fabricante del carro de combate norteamericano M1 Abrams.

Sin embargo, finalmente el programa salió adelante y hacia finales del año 2003 comenzó la producción de los Leopard 2E. De este modo una de las primeras acciones que hizo el RIAC 61 para recibir los nuevos carros fue la de dar de baja un batallón de carros M-60 al completo. En Noviembre de 2003 el Ejército dio las órdenes relativas para la reasignación de un batallón de carros a la Brigada de Infantería Ligera “San Marcial” V (concretamente al Batallón “Flandes” IV/45, del Regimiento de Infantería “Garellano” Nº 45), comenzando la entrega de los carros M-60 el 11 de Diciembre de ese mismo año.



*Carro de combate Leopard 2E en uno de los patios de la base militar de El Goloso.
(Fotografía del autor)*

Una vez finalizado el traspaso de los carros el 23 de Febrero del 2004, comenzaron en la base una serie de obras destinadas a adaptar las instalaciones a las necesidades de los nuevos carros. Finalmente el día 1 de Abril del 2004 llegaron al Regimiento los tres primeros carros escuela Leopard 2E, así mismo a lo largo del mes de Mayo comenzaron a llegar a la Unidad los primeros sistemas de simulación para la instrucción y adiestramiento de las tripulaciones. Sin embargo, los dos primeros carros de combate Leopard 2E no llegaron al Regimiento hasta el 24 de Septiembre del 2004, siendo destinados al BICC “Uad-Ras” II/61. Con el paso del tiempo el Regimiento iría deshaciéndose de sus carros M-60 y equipando progresivamente sus Batallones con los nuevos Leopard 2E, habiéndose completado para Enero del 2006 el Segundo Batallón y el Tercero en Julio del 2008.



Escudo del Aula de Instrucción “Steel Beasts”.

(Fotografía del autor)

De nuevo en el año 2005 el RIAC 61 volvería a enviar a algunos miembros de su personal al extranjero, a una misión internacional. En esta ocasión el destino sería Kosovo, permaneciendo allí sus miembros desde Marzo hasta Septiembre formando parte de la Agrupación Táctica KSPAGT XIII. Posteriormente del 18 de Diciembre de 2006 al 14 de Junio de 2007 miembros del RIAC 61 volverían a desplegarse en Kosovo, constituyendo en esta ocasión el grueso de la Agrupación KSPFOR XVII.

El RIAC 61 continuó cumpliendo con sus obligaciones en el extranjero; siendo desplegados parte de sus componentes por primera vez en el Líbano, donde permanecieron desde el 15 de Diciembre del 2008 hasta el 17 de Abril del 2009. En esta ocasión los componentes del RIAC 61 formaron parte de la misión Libre Hidalgo VII, cuyo grueso estuvo compuesto por tropas de la Brigada de Infantería Acorazada “Guadarrama” XII. Posteriormente desde el 2 de Mayo hasta el 22 de Septiembre del 2011 personal del RIAC 61, principalmente del Segundo Batallón, fue de nuevo

desplegado en el Líbano dentro de la misión Libre Hidalgo XIV (conformada de nuevo principalmente a partir de la Brigada de Infantería Acorazada “Guadarrama” XII).

El día 17 de Enero del año 2012 comenzaron las obras para construir el local del Museo de Medios Acorazados, con la finalidad de proteger los carros históricos de la intemperie y formar una colección visitable por el público. Así mismo el 23 de Marzo de ese año le fueron impuestos a los guiones del Regimiento y del BICC “Uad Ras” II/61 las corbatas conmemorativas de la operación Libre Hidalgo XIV.

Nuevamente en este año 2015, parte de la Brigada de Infantería Acorazada “Guadarrama” XII (entre la que se encuentran miembros del RIAC 61) ha vuelto a ser desplegada de nuevo en el Líbano, en la misión Libre Hidalgo XXIII. Esta misión comenzó en mayo de este año y tiene una duración prevista de seis meses.

Actualmente el Regimiento de Infantería Acorazada “Alcázar de Toledo” Nº 61 constituye una de las unidades más resolutivas del ejército español, debido a su gran movilidad y potencia de fuego. Esto es debido a su situación dentro de la vanguardia tecnológica militar, aspecto este que le confiere al arma acorazada un espíritu muy moderno, que le ha impedido gozar de una historia tan amplia como la que ostentan otras unidades españolas. Sin embargo, a pesar de que el RIAC 61 siente el orgullo propio que distingue a los carristas de otras unidades; no se ha de olvidar que es una unidad perteneciente al arma de Infantería, y que por sus venas fluye el mismo espíritu y la misma motivación que a lo largo de la historia ha impulsado a la Infantería española a cumplir con su deber: vencer o morir.



*Vista del Museo de Medios Acorazados desde uno de los patios de El Goloso.
(Fotografía del autor)*

Escudo

En campo de gules, dos fusiles cruzados y enlazados por dos ramas de laurel, nervadas y frutadas, unidas por sus troncos y liadas en punta, todo dorado a excepción de las bayonetas que son en plata. Brochante un carro de combate (Renault FT-17) terciado, de plata y encima se encuentra situada la Corona Real. Con este escudo se trató de recuperar los primeros distintivos para las unidades de Carros de Asalto de Infantería. La aparición del carro de combate Renault FT-17 es debida a que se trata del primer carro con el que contó el ejército español en su historia; así mismo hace referencia a la herencia carrista que ha recibido el Regimiento "Alcázar de Toledo" Nº 61 de unidades de carros preexistentes.





GEHM
Grupo de Estudios de Historia Militar

[Inicio](#) [GEHM](#) [Publicaciones](#) [Novills](#) [Histocast](#) [Ediciones Platae](#) [Descargas GEHM](#) [Albumes GEHM](#) [Series GEHM](#) [Webs Amigas](#)



Yom Kippur – Los combates por los Altos del Golán (II)

Dejamos a la fuerza de Yossi llegando a las posiciones de la 7.ª Brigada Blindada, que tras su aparición abandonó sus planes de retirada y unió sus exiguas fuerzas a las recién llegadas. Los siete carros restantes de la brigada se unieron a la fuerza del teniente coronel Yossi y marcharon a contraatacar a las IER más

- Entrevista al As Panzer Otto Carius
- Yom Kippur – Los combates por los Altos del Golán (II)
- La melee de caballería de Fleetwood Hill (Brandy Station VI).
- Yom Kippur – Los combates por los Altos del Golán (I)



por Hugo A. Carle

Entrevista al As Panzer Otto Carius

febrero 27, 2015 en Frente del Gal, Segunda Guerra Mundial por Hugo A. Carle

Os dejamos hoy un video excepcional en el que podemos ver a Otto Carius comentando las acciones en las que participó al frente de su compañía de carros Tigre.



El video es un homenaje al recientemente fallecido as panzer en el que podemos ver además alguna de sus emboscadas a columnas de T-34 animadas por ordenador. En la entrevista aparece también su compañero y amigo Kerscher. Esperamos que lo disfrutéis como lo hemos hecho nosotros.

[Desperta Ferro Moderna](#)



[Tigres en el Barro – Otto Carius](#)



[Enlaces de Interés en Alemania](#)

Hugo A. Carle



GEHM

Grupo de Estudios de Historia Militar

WWW.GEHM.ES

El Grupo de Estudios de Historia Militar es un equipo formado por varias personas con conocimientos avanzados en diversas épocas y aspectos de la historia militar; cuyo objetivo es intercambiar conocimientos, debatir puntos de vista, investigar sobre aspectos concretos, y publicar obras de calidad sobre historia militar; formando una plataforma que sirva para proponer temáticas de interés, colaborar en la búsqueda de fuentes, intercambiar posibles ideas y enfoques, participar en la terminación formal de las obras y colaborar en la búsqueda de canales de publicación de las mismas.