



stridsvagn 103 på försök i Engelska armén

Av L Knutsson , bearb CB

De internationella kontakterna mellan lika länders arméer hänför sig i historieböckerna oftast till blodiga strider och erövringar. Skaraborgs Regemente har dock under sin historia även haft perioder av internationellt umgänge under fredliga förhållanden.

På sommaren 1973 anlände ett brittiskt stridsvagnskompani från 2:nd Royal Tank Regiment till P4. Kompaniet som normalt är förlagt till Väst-Tyskland, skulle under några veckor utbildas vid P4 för att kunna handha de strv 103, som svenska armén utlånat till den engelska armén för jämförande försök i Väst-Tyskland.

Samtidigt med att besättningarna utbildades, så skedde även utbildning av REME-personal (motsvarande vår tekniker-personal) vid P4 Stridsfordonmekanikerskola.

Efter genomgången utbildning lastades 10st strv 103 och 5st lastbilar ombord

på en landstigningsbåt tillhörande engelska armén.

Officerarna ombord var engelsmän, men resten av besättningen var kineser.

I den stödpersonal som medföljde till Väst-Tyskland, hade jag förmånen att få deltaga som chef för den 5 man starka rep-grupp, som skulle svara för servicen av vagnarna.

Båten förde oss från Göteborg till Bremenhaven. Trots sin storlek, ca 110 meter, så låg båten som ett nötskal på toppen av vågorna. Det gungade ganska rejält då vi i dyningarna efter en storm passerade Danmarks västkust.

I Bremenhaven mötte ett engelskt transportkompani - bestående av polacker.

Försöken i Väst-Tyskland bestod dels av en 3 veckor lång period i trakten av Soltam på Lüneburgerheden, samt en ca 2 veckor lång manöver genomförd i Weserdalen vid Kassel. Mellan dessa två perioder av försöksmoment fanns

en rekonditioneringsvecka vid basen i Münster.

Innan försöksperioden i Soltam startade försågs vagnarna med en eldmarkeringstrustning av typ Simfire. Den utrustning bestod av ett lasersystem som vid träff utlöste rökfacklor eller tände roterande varningsljus på vagnarna.

Under de dagar då utrustningen monterades vistades vi i Münster. Här var vi förlagda i en barack där vi hade egna rum och kunde under dagarna äta på Sgt-mess. Varje kväll levde massen upp till en riktig pub. Hela familjerna träffades ofta här om kvällarna över ett (eller flera) glas öl. Då de engelska familjerna inte gärna blandade sig med tyskarna eller gick på evenemang ordnade av tyskar, blev massen den naturliga och oftast den enda plats där man möttes och umgicks.

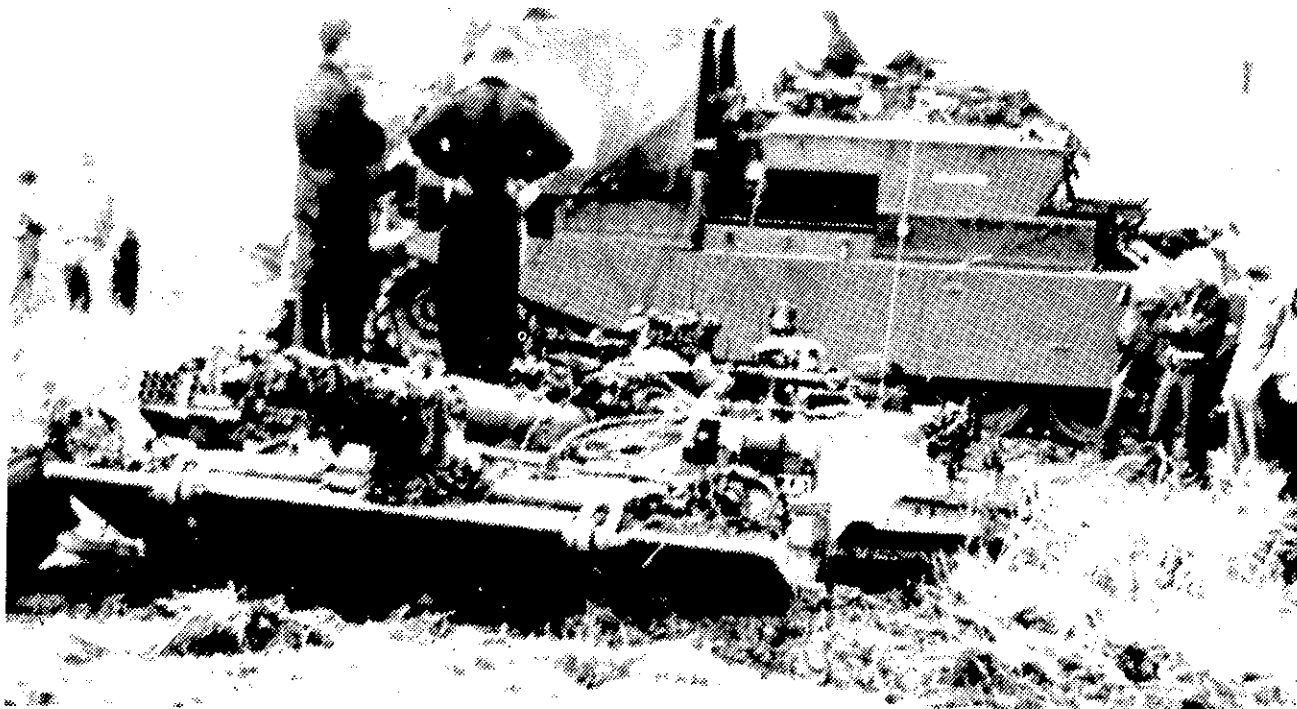
Efter att med hjälp av transportkompaniet blivit förflyttade till Soltam följde tre veckor av jämförelse mellan den engelska stridsvagnen Chieftain och strv 103. Försöken pågick från kl 7 på morgonen till kl 7 på kvällen och någon arbetstidsreglering förekom ej. De engelska besättningarna var disponibla för tjänstgöring dygnet runt och fick ej avvika från den plats där vi hade vårt tältläger. Kvällarna fördrevs med allsång och öldruckande i ett speciellt mässtält.

Den engelska tältstandarden var inte av någon högre klass utan bestod av äldre ryggåstält utan uppvärmning. Vår tältplats döptes därför snabbt av engelsmännen till "Hotell Hilton". Vårt förläggningstält bestod nämligen av ett reparationsskydd 4x4 m. Detta tält är försett både med fönster och lysrörsbelysning. Många trodde att detta var normal tältstandard i svenska armén och vi föredrog att inte avslöja något.

Under hela den tid vi var i Soltam hade vi ett strålande solsken och mycket varmt väder. Då övningsfältet bestod av djup och mycket finare sand än exempelvis P4:as övningsfält medförde detta en enorm dammutveckling. Vagnarna såg ut som stora sandmoln när de kom körande och hela dagarna hade vi ett ständigt gnissel mellan tänderna av all sanden. De syrliga karameller som vi fick oss tilldelat varje dag räckte inte till att skapa en sådan salivavsöndring att sanden försvann. Vi blev fruktansvärt dammiga och svetten ritade fåror i ansiktet på oss. (Vi tog oss dock friheten att smita iväg från lägerplatsen ibland och besökte en bastu i Bergen, ett par mil från Soltam).

Trots att fötterna sjönk ner minst en dm i den lösa sanden, så putsade och polerade besättningen sina kängor mycket noggrant varje morgon.





En särskild sk "visitors day" anordnades en dag då kringliggande förband besökte vår förläggning. De fick därvid se duellskjutning mellan strv 103 och Chieftain.

Ett mycket stort intresse rönste den reparationsutrustning som vi medförde.

Främst var det vst-kärria 1 och 2, som imponerade på besökarna. Även innehållet i vår handverktygslådor var överlägset våra engelska kollegors utrustning. Ledhylsnycklar hade REME-personal aldrig sett förut, men de fann dem mycket lämpliga att arbeta med.

Vid hemresan "försvann" alla ledhylsnycklar och slidknivar, med vårt goda minne, varför fem tekniker i engelska armén har en mer komplett utrustning verktyg än de övriga. Efter att ha sett

deras utrustning hade vi full förståelse för deras avundsjuke. Vi var dock imponerade av de komplicerade reparationer som de utförde med den ringa utrustningen de hade.

Efter en rekonditioneringsvecka i Münster lastades vagnarna igen för transport till en manöver i Weserdalen.

Övningen började i närheten av Tredelberg och avslutades i Göttingen.

Under närmare två veckor övades bla fördröjningsstrid. 7st Chieftain och de 10st strv 103 utgjorde fiendestyrkan.

Enligt förutsättningarna hade vi gått över gränsen in i Väst-Tyskland och skulle nu tvingas tillbaka. Under en sträcka på 8 mil förflyttades vi oss längre och längre bakåt mot gränsen.



HISTORIEN OM STRIDSVÄGN S

EN BERÄTTELSE OM HUR STRIDSVÄGN **S** TOGS FRAM, PROVADES, PRODUCERADES,
ANVÄNDES, JÄMFÖRDES, UTVECKLADES, AVVECKLADES OCH STÄLLDES I MUSEUM.
MINNESBILDER FRÅN DE SOM VÅR MED.

PÅ STRIDSVÄGN **S (103)** UTBILDADES VÄRNPLIKTIGA FÖRSTA ÅRET 1968 OCH DEN
UTGICK UR KRIGSORGANISATIONEN 2001.

Strv S: Före prototyp. 1950 – 19..

Bakgrund och studier

Bilder från olika prov

Varför fanns behov av ny stridsvagn?

Vem initierade studier, prov och ställde kraven

Var genomfördes studier och prov och hur gick det till

Strv S. Prototyp. 19.. – 19..

Bilder på prototypvagnarna

Vilka prototyper var framtagna

Vem tog fram prototyperna (ritningar, krav, styrning av hur de skulle se ut)

Var tillverkades prototyperna

Vad innehöll prototyperna

Strv S: 103 serie 0. 19.. – 19..

Bilder 0-serievagnen

Hur var 0-serievagnarna utrustade

Var tillverkades 0-serievagnarna

Hur många var 0-serievagnarna

Var testades och vilka tester genomfördes på 0-serievagnarna, sommar, vinter, skjutning mm

Vilka var det som genomförde tester/prov och i vems regi

Fanns det svagheter i systemet som märktes redan då som utvecklades under testperioden

Strv S:103 serie A. 19.. – 19..

Bilder A-serievagnen

Var tillverkades serievagnarna (sammansattes)

Hur var A-serien utrustad, motorer, växellådor, band, vapen, hydraulsystem, elsystem mm (kap 5)

Vilka systemunderleverantörer (företag) levererade vad (Kap 12)

Vilka kvalitetskontroller genomfördes (delkontroller), var och av vem

Hur omfattande var slutkontrollen av varje vagn, vem genomförde den

Hur många tillverkades/månad

Till vilka förband levererades A-serien i första, andra och tredje hand och när levererades de

Vilken support fick resp. förband och hur länge pågick den

När utbildades förbandspersonal som skulle handha vagnen, var och hur många, varifrån

När utbildades tekniker och verkstadspersonal för underhåll av vagnen

Vilka krav fanns på tillgänglighet och uthållighet

Vilka krav fanns på underhållsmässighet

När startade värnpliktsutbildningen och var

När upprättades första krigsförbandet (kompaniet, bataljonen) med Stridsvagn S

När var första Stridsvagn S brigaden klar. Hur såg förbandsstrukturen ut för Strv S

Hur många Stridsvagn S brigader fanns i Sverige, när och var

.

Strv S: Systembeskrivning A-serien

Motoraggregat med kolvmotor och gasturbin, växellådor, hydraulsystem, elsystem, bandaggregat, vapensystem, manöver

Hur fungerade de olika enheterna tillsammans i MA. Fanns någon enhet som vid leveranskontrollen eller senare var en svag länk i motoraggregatet.

Vad var fördelarna med två motorer

.

Hydraulsystemet

Vad var styrkan (fördelen) med hydraulsystemet och vad var svagheten i hydraulsystemet

Hur var skyddet mot stridsskador

.

Elsystemet

Vad var det mest innovativa i elsystemet. Fanns analogt och digitalt i systemet och i så fall hur fungerade de tillsammans

Fanns redundans i elsystemet

.

Bandaggregat med bromssystem

Vad var styrkan med att ha ett bandaggregat som skulle kunna dumpa och enlevera hela vagnen

På vika sätt kunde vagnen bromsas och hur kylades värmen bort

Fanns svagheter i systemet och vad blev konsekvenserna för användaren

.

Vapensystemet

Vilka var kraven på vapensystemet som skulle verifieras och hur upplevde användarna att vapensystemet uppfyllde deras behov

.

Motståndet var dock starkare än man hade tänkt sig och det blev inte så lätt att slå ut strv 103 i den starkt kuperade terrängen. Taktiskt passade terrängen strv 103 utmärkt. De stora höjderna vilka ofta var skogsklädda, gav stridsvagnarna perfekta eldställningar. Från höjderna kunde stora områden överblickas varför man på långt håll kunde se motståndarsidans stridsvagnskolonner ringla sig fram på vägarna nere i dalgångarna. Eldmarkeringsutrustningens roterande varningsljus talade på ett obarmhärtigt sätt om när fiendevagnarna träffades av laserstrålarna från våra vagnar. Ofta hann vi gå ur eldställningen och söka oss bakåt innan Chief-tainvagnarna kom till skott. Eldmarkeringsutrustningen var så programmerad att skotthastigheten var anpassad efter den tid som laddningen tog och detta gynnade givetvis strv 103 med sin automatladdning.

Om terrängen var förträfflig ur taktisk synvinkel var den dock desto sämre ur teknisk synpunkt. De långa slingrande utförsbackarna utgjorde en enorm påfrestning för bromsarna. Enär vagnarna saknar motorbroms fick man i 2 till 3 km bromsa hela vagnsvikten i utförsbackar med upp till 12° lutning. All den värme som därvid bildades lyckades inte kylas bort av motorrumms ventilationen, varför många bromsar havererade. En av vagnarna tappade bromsförmågan på båda bromsarna samtidigt och kunde inte stanna förrän den kört in i en fruktplantering och klippte av ett 20-tal äppleträd. Hela vagnen var översållad med äpplen när vi kom med våra reparationsresurser. Vi i rep-gruppen jobbade dygnet runt med att byta ut havererade bromsar. Vår

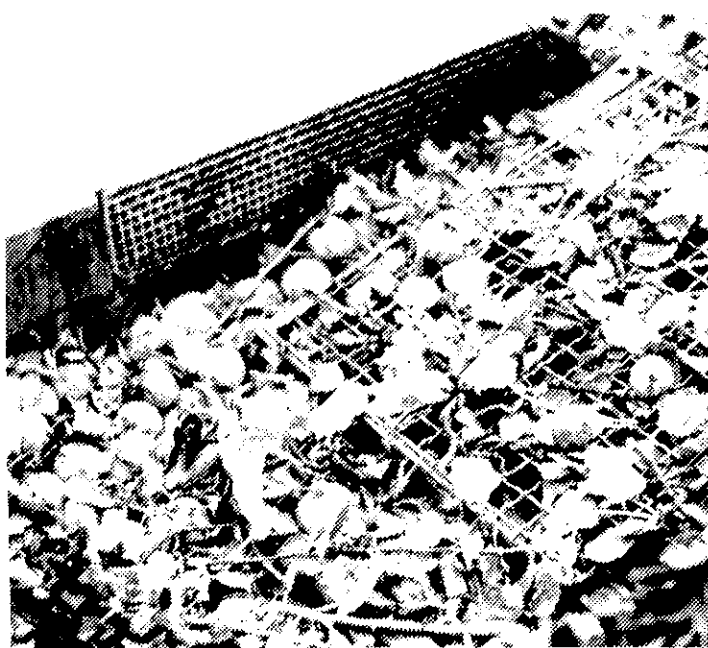
målsättning var att alltid ha minst 8 av de 10 strv 103 deltagande i övningen, men under ett dygn var vi tvungna att gå under den nivån, på grund av att bromsbyte tog relativt lång tid.

Ett ovanligt inslag i manövern utgjordes av de ca 200 traktorförsedda arga tyska bönder, som under ett dygn blockerade all framkomlighet med hjälp av sina traktorer och jordbruksmaskiner. Denna demonstration gjordes i protest mot de många gånger onödiga markskador och annan förstörelse som utfördes. Någon större vilja att reglera skadorna efter sig förekom inte från engelsmännens sida.

Efter två veckors manöver på engelskt vis, återgick vi till Münster, med hjälp av polackerna i transportkompaniet. Under den resterande tiden i Väst-Tyskland gjordes vård på samtliga fordon och reglerades förluster och skador som hänt under försöksperioden. I bland dessa förluster ingick förutnämnda ledhylnycklar och slidknivar.

Vissa händelser upplevde vi som roliga och trevliga, medan andra var mer eller mindre obehagliga. Men även de obehagliga har nu - på distans - blivit roliga historier och minnen. Vi fick uppleva en tid, som gav oss insikt i hur förhållandet är när man arbetar i ett annat land, vi knöt många kontakter och fick mycket erfarenhet.

Vi fick dessutom uppleva en arbetsam tid, som ingen av oss som var med, skulle vilja ha ogjord.



De tio strv 103 utgjorde 3:je kompaniet -"Cyclops Coy"- och tillsammans med 7st Chieftain bekämpade dessa framgångsrikt "hemmastyrkornas" 45st Chieftain, som man enligt-obekräftade-uppgifter, slog totalt ut. Dessa tio vagnar voro:

Svenskt reg.nr	Brittiskt reg.nr	Radio-anrop.	Brittiskt namn	Färg
2312	10XM01	3A	Cyclops	Mörkgrön
2325	10XM02	3B	Canada	Grön
2329	10XM03	33	-	M
2330	10XM04	33A	Cavalier	Fläckig
2333	10XM05	33B	-	F
2354	10XM06	-	Corageous	F
2362	10XM07	34	-	F
2363	10XM08	34A	Clapham	M
2366	10XM09	-	-	G
2374	10XM10	34B	Cyrenaica	G
Lastbil	10XM11	med släp	10XM15	
Lastbil	10XM12	med släp	10XM16	
Lastbil	10XM13	med släp	10XM17	
Lastbil	10XM14	med släp	10XM18	
Lastbil	10XM19.			

Det brittiska reg.nr var målat/stansat på en skylt, som var klistrad ovanpå det svenska numret på ksp-lådan fram och under höger tillbehörlådan bak.

Radioanropet var målat med stora gula siffror på vänster tillbehörlåda - bak.

Det brittiska namnet var skrivet med vit text på svart botten och var placerat på sidorna. Tyvärr saknas namnuppgift på samtliga vagnar, tex har Chelmsford används, men vi vet inte på vilken vagn.

Ang färgerna så fanns ingen standard 4-färgsmålning vid denna tidpunkt, därav begreppet "fläckig".

Vid SPHF:s årsmöte 1981, som hölls på P7 Revingehed återfanns tre av dessa strv 103, 2362, 2363 och 2374.

Namnet Clapham stod fortfarande på båda sidorna, medan Cyrenaica endast stod på den ena sidan. och 2362 är fortfarande

"fläckig", så ingen av dessa vagnar hade intill detta datum målats om.

Vagn 2329 är den vagn, som på P2:s 300-års jubileum 1976 målades om till den berömda "Blå -Gul."

