

Berättelser från tillverkningen, kontrollen vid tillverkningen, provverksamhet vid PS i Skövde samt användningen av Strv S (103).

Montering och kontroll i Bofors

Kontrollverksamheten i Bofors var uppbyggd på följande vis. Alla kontrollmoment protokollfördes.

- Detaljkontroll, t.ex. Rätt funktion på hydraulkomponenter, rätt värde på el - komponenter, och på mekaniska detaljer var enligt ritning.
- Gruppkontroll, t.ex. Hydraulväxlar, funktionen kontrollerades samt täthet kontrollerades.
- Montagekontroll, under slutmontaget till färdig produkt, förekom det kontroller vid lämpliga avsnitt i montaget.
- Funktionskontroll, nu var vagnen färdig från verkstaden. Alla funktioner skulle nu testas. Testning av följande bland annat, körduglighet, bromsar, ventilationer, ammunitionshantering, hastigheter, riktningduglighet, och en final i form av skjutning tillsammans med kund.

S-vagnens sista anhalt, där undertecknad var anställd, var

- Slut- och Leveranskontroll, då var vagnen färdigställd, vilket innebar att verkstaden hade leveransmålet, monterat utrustning, justerat åtgärds punkter, till en leveransklar produkt.

Kunden kallades, för att godkänna vagnen genom att själv göra de kontroller de tyckte var nödvändiga. Kunden gjorde i princip en nedbantad funktionskontroll.

Vi på den här avdelningen fick bistå Kunden i olika ärenden, förmedla mellan kund - verkstad t.ex.

Leveranshandlingar

Kunden skrev på Leveranshandlingar, vi fick skicka vagnen till något förband, som kunden bestämde.

Här är ett antal namn som representerade Kunden, Torgny Nilsson FMV, Alf Rosén FMV, Evert Palmqvist FMV, Håkan Engdal P4, Bosse Carlsson P4, Alf Bryske A9, Rolf Olsson Falun, Lars-Erik Jonsson Borås, Lasse Olsson Luleå, Paridon Stendal Enköping, Arne Gillhagen FMV.

Bofors Slutkontroll

Lars Göran Stoor arbetade med produktionen i två omgångar. Första omgången var efter lumpen i 3 år och arbetet skedde med första serien vid slutkontrollen av vagn innan den lämnades till kund. Genomförde funktionsprov på färdig vagn efter ett protokoll.

Startade och genomförde kontroller på samtliga funktioner i vagnen. Småfel och läckage antecknades i "Svarta boken".

Efter en kontroll kunde det finnas 20 – 50 fel som gjorde att vagnen återfördes till verkstaden för åtgärd som också var en del av feedbacken till montörerna. De som gjorde dessa kontroller benämndes "Svarta gänget".

Kundkontroll

När kunden (FMV) kontrollerade vagnen körde de till Leken och vände samt kontrollerade temperaturer, tryck, testade bromsar, där det i början var problem med värmeutvecklingen då wobblingen på bromsskivorna gjorde att bromsskivorna blev varma.

Vid P 7 Revingehed placerades en garantiservicegrupp, bestående av tre servicetekniker som fick utföra alla garantireparationerna på anvisade verkstadsplatser som ställdes till förfogande av Verkstadschefen Miloverkstaden Revingehed. Garantitiden var 2 år efter leveransdatum. (EP)

Verkstadschefen Miloverkstaden Revingehed genomgick en 6 veckors specialkurs på strv 103 vid AB Bofors våren 1968. Vid Miloverkstaden Revingehed utbildades två tygverkmästare, strv. på specialkurser vid ATS. Beträffande civila stridsvagnsmekaniker så omskolades från strv 102 och utbildades nyanställda som genomgått vpl. strvmek strv 103 utbildning vid utbildningsverkstaden Hässleholm,

Totalt 14 mekaniker sändes på 7 veckors kurs till RMS Göteborg i hydraulteknik och i halvledarteknik och därefter 7 veckors kurs till ATS vagnskurs på strv 103. Två pjäsmek strv 103 fick motsvarande utbildning.(EP)
P 7 startade utbildningen på ett strv komp strv 103 om 12 vagnar hösten 1968.

Hydraulsystem

AB Bofors var duktiga på hydraulsystem, dock vibrerade stålrören sönder i vagnarna och utbyttes relativt snart mot hydraulslangar. (EP)

Skivbromsarna

De levererade skivbromsarna från AB Landsverk, fungerade dåligt. En inkallad vpl. arméingenjör vid Miloverkstaden Revingehed, professor Leif Floberg, Lunds Tekniska Högskola .fakultetschef vid maskintekniska sektionen uppmärksammades på detta. Han föreslog en hel omkonstruktion vid AB Landsverk. Han lät en doktorand vid namn Dike göra ett doktorandarbete under sin ledning. Proven visade att de roterande skivorna "kastade" och slet ut bromsarna. Resultatet blev att bromsarna byggdes om och de roterande skivorna stod stilla och de fasta roterade.

De ombyggda bromsarna kallades "Dikebromsarna". Armén sparade miljoner kronor på denna ändring. Prof. Floberg lade in denna ombyggnad som ett "Förslagsärende" till FMV och fick som ersättning för ett bra förslag c:a 200000: - (EP)

Laddningssystemet

Det fanns ett antal säkerhetsströmbrytare i laddningssystemet för att förhindra dubbelladdning. Trots detta lyckades bakåtföraren, med detta, i en P 7 vagn vid skjutning på Ravlunda skjutfält. Då han beordrades av vagnchefen att manuellt ladda in en rökgranat i samma ögonblick som kanonen skjutit ett skott från ett av automatmagasinen. Kanonens rekylrande bakstycke tryckte ihop rökgranaten till halva sin längd. Vagnen kördes in på Miloverkstaden Revingehed för åtgärd utan att besättningen klart angav skadan. Verkstaden utrymdes under tiden som pjäsmekanikerna lyckades avlägsna den ihoptryckta rökgranaten (som sprängdes i spränggroppen)

Vapenpjäsen

Bdir Bill Marshall Vapenbyrån Pjäs FMV hade jag god kontakt med.

Han önskade göra ett eldrörslitageprov på ett strv 103 eldrör på Ravlunda skjutfält.

Slitaget mättes 1,5 cm in från mynningen. Kanonens träffsäkerhet är helt beroende av detta kalibermått. De engelska eldrören på strv 102 kunde vara kraftigt nedslitna efter 300 skott om man skjutit blandat fullkula och underkalibrerat.

Bill Marshall lade ett eldrör hos den legendariske förrådsmannen Sörtoft i stridsvagnsgaraget på Ravlunda skjutfält, därefter skrev han en stående beställning på eldrörbyte till pjäsavd. Miloverkstaden Revingehed. Det innebar att så snart en skjutande avd. kom till Ravlunda från P 2, P 4, PS eller P 7 så åkte en pjäsmekaniker från Miloverkstaden Revingehed och lade detta "märkta" eldrör i en vagn som skulle skjuta. Med jämna mellanrum kom Bill Marshall ned med sin mätutrustning och gjorde provmätningar. Efter 7- 8 år när man skjutit 2000 skott

genom detta eldrör avbröt Bill Marshall sitt prov. Han kunde då inte mäta något slitage och förklarade att AB Bofors eldrörskvalitet var oöverträffad. (EP)

Stridsskjutning

Under stridsskjutning på Ravlunda skjutfält körde en vagn i full fart över ett mindre stengärde och doppade därvid i kanonmynningen som fylldes med sand.

Vagnchefen märkte inte detta. Vid nästa skott hördes en dov, annorlunda smäll.

Besättningen på vagnen som körde vid sidan om såg då hur vagnen stannade och vagnchefen sprang fram till eldrörsmynningen, och kunde då till sin förfäran konstatera en kraftig eldrörsbula 50 cm från eldrörsmynningen. Det blev dyrt (EP)

Reparationer

Vid reparation krävdes tillgång till högkvalificerade verkstadsutrymmen, verktyg och mekaniker. Motor- och hydraulreparationer först efter att man lyft bort eldrör och frontpansar.(EP)

I och med att modifieringen till modell C fick vagnen en godtagbar underhållssäkerhet. Miloverkstäderna erhöll en mycket avancerad verkstadsutrustning och fältreparationsatserna med reservdelsatser nr 1 för komp nivå och nivå 2 för brigadnivå var av högst klass.(EP)

Reparationstekniska genomgångar

1967 i Strängnäs och

mellan 1/8 1973 och 1/8 1974 genomfördes slutlig reparationsteknisk genomgång av Reparationsbok 1 – 4 samt underhållsteknik analys av hydraulsystemet vid FFV-U/CVM i Malmslätt, Linköping på uppdrag från FMV.

Personal från försvarsmakten för den reparationstekniska genomgången var första halvåret Bo Carlsson, Mv Skövde med 2 mekaniker från Mv Skövde, Bo Garham och Rehnström och andra halvåret Ingvar Carlsson P4 med de två mekanikerna från Mv Skövde.

Fotograf och beskrivare från företaget TBR samt verktygskonstruktör från FMV och vid behov avropades analyspersonal från Centrala Verkstäderna i Malmslätt (CVM).

I reparationsbok del 1 uppdaterades data, konstruktion och funktion med schemor och beskrivningar att användas vid utbildning av mekaniker/tekniker.

En strv 103 plockades ur samtlig utrustning och därefter fotograferades placering i vagnen, fotograferades och beskrevs bottagning och ditsättning, kontrollerades samtliga verktyg (tillverkades nya vid behov) att de fungerade samt åtdragningsmoment . Beskrivningen dokumenterades i reparationsbok del 2.

Isär och ihop beskrevs i reparationsbok del 3. Det var sådana reparationsåtgärder på komponenter och enheter som skulle kunna genomföras även i fält.

I reparationsbok del 4 beskrevs inställningar, kontroller och justeringar inom respektive system.

Som resultat av reparationstekniska genomgången föreslogs konstruktionsändringar för att underlätta byte, reparationer och kontroller.

Under denna period genomfördes kontinuerligt genomgångar i FMV:s regi för att följa upp verksamheten men också för att få inriktning och erfarenheter från de mest erfarna från miloverkstäder och utbildningsverkstäder, som var kallade till dessa genomgångar.

Målsättningen med dessa genomgångar var att nå ett så högt underhållstekniskt resultat som möjligt för beskrivningar, verktygsutrustningar och utbytessystem.

Vid dessa genomgångar beskrevs genomförd reparationsteknisk genomgång med förslag till förbättringar, nytillkomna verktyg och fördelningen av dessa samt förslag till utbytesenheter, deras innehåll samt fördelning inom resp. milo område. Samtidigt fastställdes vilka verkstäder som skulle svara för reparation av resp. utbytesenhet. Här beskrevs också rutiner för att få ett effektivt utbytessystem. Reservdelskatalogen uppdaterades i motsvarande grad

Felrapportering

För att felrapporteringen skulle fungera togs fram nya felrapporter som bestod av ett set om 4 blanketter där flera uppgifter skulle fyllas i. En del följde reparationsobjektet och en del sändes in till FMV för feluppföljningsanalys där även kostnader och reservdelsbehov dokumenterades efterhand som reparationen genomförts. (Ingvar C)

Strv 103 i Ålabäcken

Torsdagen den 24 nov.1972 körde en Strv 103 i full fart (flög) ned och blev sittande i Ålabäcken. Vagnen bärgades under kvällen och natten med en nylevererad Bärningsbandvagn 82. Tillverkad av Hägglund och Söner. Bärningsledare var Lt Jan-Erik Juhlin. Den dränkta vagnen bogserades på fredagen in verkstaden. Nu gällde att rädda vad rädda kundes.

Uppgifterna om kostnaderna för att iståndsätta en dränkt bandkanonvagn på 103 - chassi i Boden, där man låtit vagnen vänta en månad på åtgärder, var avskräckande. Under helgen jobbade verkstadspersonalen skift och demonterade aggregat och elektriska komponenter ur vagnen, för att man skulle kunna ta isär och torka dem omedelbart. Till stor glädje hoppade det ut en groda, då man öppnade locket på en av de bakre tillbehörlådorna. Vissa av komponenterna skickades på lördagen med bil till central verkstad i Skövde. Vagnen ställdes sedan in i måleriets torkrum, där man satte på högsta värme. Undertecknad hade på fredagen kontaktat experter vid Försvaret Materielverk (FMV) för att få anvisningar hur man skulle minimera skadeverkningarna. Under söndagen började dessa experter anlända till verkstaden, och som ett mått på vagnens ytterst avancerade konstruktion och uppbyggnad av skilda system, kunde undertecknad som verkstadschef, stående på vagnen, åhöra hur två av dessa experter ifrån Stockholm, en på vagnens kanon och den andre på vagnens radioutrustning, stod och presenterade sig för varandra.

Med utgångspunkt från denna aktion, utarbetade FMV en handledning gällande omhändertagande av dränkt stridsvagn. (EP)



Byte GT på strv 103 under fältmässiga förhållande med hjälp av kranen på Bgbv 82. Bytet gjordes av personal ut TygK. (EP)



Diverse händelser

Vi ett tillfälle var en tysk buss på resa genom Karlskoga och fick se Strv S under provkörning. Alla i bussen rusade över åt ena sidan och bussen lutade riskabelt åt ena hållet.

Vid en av provkörningarna när man körde ut på E 18 och vände vid Leken tog bandet i en stor kantsten vid sidan av vägen och kantstenen kom farande fram förbi vagnen men det gick bra utan skador på vagn eller omgivning.

Provkörningarna på vintern var ibland problem med ishalkan på vägen. Vagnarna hade

stålband med gummikuddar för att få köra på väg. Vid infarten till monteringsfabriken fanns två grindar in till området men efter genomfarten fanns endast en grind kvar. Vagnen var på väg in i området och för att undvika att köra in i huset styrdes först med överlagringen, hände inget, vidare med koppling - broms, hände inget, gick över till överlagring och full effekt vilket gjorde att vagnen svängde så mycket att den inte for in i fabriken utan bara tog med sig en grindstolpe och grinden.

När jag kom ner med vagnen gjorde jag en skylt "DET VAR JAG!" och satte den på bröstet och gick ett varv i verkstan.

Andra omgången var Lars-Göran handläggare för sista REMO:t. Det var en administrativ kvalitets uppgift.

Varje vagn hade sin egen pärm där alla resultat, provningar och byten skrevs ner på papper, ett för att arkiveras och ett för att skickas till kund.

Bo Winqvist

Detta kommer ca ett år sent relativt er förfrågan, men jag hoppas det är intressant i alla fall. Jag heter Bo Winqvist och är alltför ung (född 1960) för att ha deltagit i projektet, men jag var en entusiastisk åskådare åren runt 1970.

Jag bodde i Sandviken och hade Backa på nära håll och var inte så sällan där efter skolan och hängde vid staketet, tittade och hoppades att något skulle hända. Hade man tur körde man runt på asfaltsovalen vilket var kul att se.

Ganska mycket mek. pågick utomhus bl.a. bandmontage minns jag.

Den speciella händelse jag vill skriva om inträffade när jag gick i årskurs 4 vilket var 1970.

Då jag stod vid staketet och tittade körde en vagn runt på asfaltbanan, stannade framför mig svängde in eldröret mot mig och började mål följa på mig!

Jag minns att jag gick och sprang längs staketet men att eldröret pekade mot mig i alla fall!

Detta pågick en tid varefter besättningen tröttnade och körde vidare!

Redan då var det något att berätta i skolan och är ju en lite udda upplevelse även nu, långt i efterhand! De som körde måste ju ha jobbat i kontrollgaraget i Backa så det kan inte finnas så många kandidater. Det kanske finns någon som kommer ihåg detta!

Jag tror mina besök var mest frekventa just 1970, efter hand fick jag andra intressen.

En av mina kompisar på den tiden var son till Åke Emtås för övrigt.

En lite mindre betydelsefull men udda berättelse !

Intervju 20190319 och 0326 av Sven Eriksson Tibro ang verksamhet i projekt Strv S 1960 –

Arbetade tillsammans med Tore Hedvall och "Silas" Lindqvist.

Blev inkallade till C PS för ett "Hemligt" uppdrag. Reste till Bofors verkade civilklädda

Verksamheten startade 1963 med rikt övningar.

Började med prototypvagn för riktning. (S1). Vagnens hydraulsystem drevs av en elmotor som fick kraften från fasta nätet säkrat för att klara drivningen av elmotor. Säkringarna gick väldigt ofta. Elmotorn drevs alternativt av två mobila elverk.

Vid verksamheten på Kråk användes elverken. Sven var den förste som avfyrade kanonen från platsen i vagnen. Tidigare hade man avfyrat kanonen med anordningar utanför vagnen

På prototypen fanns monterat ett PBV 301 torn som kunde vridas för hand

Skjutriggen transporterades till Särna för vinterprov bl a att rikta med vinterunderlag (snö)

Med Körriggen (S2) testades förmågan att ta sig fram samt att rikta. Bl a testades att köra in i ett stidsvagns hinder som fanns vid Sveriges gränser efter andra världskriget. Vagnen orkade att flytta betongklumparna.

Vid riktning flyttades stridsvagnshindren år sidan och att öppna upp i hindret så att vagnen kunde passera genom hindret. En mycket positiv händelse som visade vilken kraft det fanns i sida vid riktning av vagnen.

I Skövde kördes på sandfältet och gjordes olika prov och övningar med vagnen.

Till Skövde kom först 1st 0-serievagn, därefter 2 st till att användas för prov av olika slag framför allt körning i terräng och på väg. Väg körningen startade från Skövde gick via

Varnhem till Skara och sedan stora landsvägen till Vara samt fortsatte mot Göteborg en kortad sträcka till att det fanns en bro över bäck som inte klarade vagnens vikt. Vid en rastplats innan bron stannade karavanen med Strv S och stödfordon och man vände och körde samma väg tillbaka till Skövde. Detta prov genomfördes för att se uthålligheten på vagnens olika system. Det hände att banden gick av och som regel gick vagnen av vägen. Hjälppersonalen drog upp vagn och band satte ihop bandet och körde vidare. Som tur var hände bandbrotten utan att trafiken på vägen utsattes för allvarliga skador. Vanliga trafikanter var inte vana att det gick stridsvagnar tillsammans på vägbanan och förstod inte att det var stor risk att något kunde hända så att vagnen plötsligt girade rakt över vägen. Detta fortsatte tills man fått tillräckligt många kilometer körda som motsvarad kraven som var ställda på vagnen.

Vid ett tillfälle började det brinna i en vagn och brandkår ryckte ut och släckte branden. I Vagnen fanns på botten mer eller mindre mängd olja som läckte från de olika hydraul kopplingarna och komponenterna som fanns i vagnen. Från oljefat fylldes på vid läckage.

103 A levererades med början 1967 (koll tidpunkt)

1966 genomfördes vinterövningar i Boden och Tåme med mellan -20 - -30 grader.

Vagnarna transporterades med tåg till Boden, Det som glömdes var att tanka vagnarnas bränsletank med 50 % lysfotogen för att inte få paraffin utfall i dieseloljan vid de låga temperaturerna. Det tog flera dagar att tina upp vagnarna och de fick vinschas av tåget och bogseras till lokal för upptining. Denna övning pågick i 6 veckor utan uppehåll och ingen fick göra någon hemresa.

De som övade var värnpliktiga som organiserades i pluton och genomförde all körning och åtgärder samt skjutningar.

Sven E arbetade i c:a 2 år med dessa truppöversök.

Försök gjordes också på Ravlunda skjutfält för att använda skarp ammunition (Tidigare under försöken användes en form av övningsammunition som benämndes "Askkop"). Den hade samma ballistiska egenskaper som skarp ammunition men räckvidden var begränsad till några hundra meter.

Sven Berge ville ha PBV huven kvar. Den var handdriven och var svår att hantera samtidigt som föraren körde på stridsfältet. Samtidigt togs fram nya sikten från bl. a. Jugner och Zeiss. Skillnaden mellan de två siktena var att Zeiss hade möjlighet till två förstoringar: 6 och 10 gånger, medan Jugner hade förstoring på 6, 10 och 18 gånger. Vilket gjorde att man valde Jugnersiktet till vagnen.

Intervjutillfälle 2:

Flytförmågan utvecklades genom att man körde över ån Tidån utanför Skövde.

1969 gick man över Tidån i Tibro för att komma ner till vattnet gjordes fordonsmattor att gå på ner i vattnet och upp ur vattnet. Det fick inte vara för branta strandkanter för att ta sig upp och fordonsmattorna förankrades så att banden greppade i mattorna. Vid branta strandkanter som inte var förberedda tog kanonen i strandkanten och vagnen kunde inte ta sig upp. När man fällt upp bälgen stod man på en ställning bak i vagnen och hade "tömmar" till styrdonet samt gasreglaget. Det gjordes prov med asbesttrumma och plåttrumma som avgaskanal för gasturbinen där avgasernas temperatur i annat fall hade bränt sönder bälgen.

Från 1971 genomfördes vagnutbildning i Mellbystrand. B-serien, som hade den större gasturbinen hade anpassade avgastrummor för avgaserna. Bärnings resurser kom från P2.

I bok 0-serie

Mellan 1966-67 tog Sven B och medarbetare fram instruktionsbok till Strv S 0-serie.

Växla under gång var den stora anmärkningen på vagnen. För att växla till högre upp eller ner måste man stanna. Utrymmena var små, det gjordes flera försök men A serien levererades utan förmågan att växla under gång! Sommaren 1966 testade man stridsdugligheten mot andra vagnar och man monterade en lampa i eldrörsmynningen som blinkade/lyste skarpt när kanonen avfyrades. Stridsdomare på motståndarens vagn avgjorde träffen. Efter övningen jämfördes klockslagen som lampblixtar syntes och motsvarande när besättning avfyrat kanonen. Det fick bli tidpunkten som avgjorde träffsannolikhet mellan lampblix och kanonavfiring. Sven Berge och Malmgren P4 gjorde en film om Strv S i slutet av 1980-talet. Problem fanns i vagn systemets vapen den främst i magasinen där matningen hängde upp sig. Handvevningen av rökgranat var svår att genomföra.

Enligt Carlen, John Andersson, Tom Dalstedt, Lennart Brisdal, Leif Tell,

103 Serie A

Vid körning med A-seriens vagnar var värmen från gasturbinens avgaser ett problem för skytt/föraren när han körde med öppen förarlucka. Avgasutblåset var strax intill skytt/förarens huvud. Bofors/Tidaholmsverken tog fram olika förslag på skyddshjälmar i olika material som skulle stå emot temperaturen. I och med B-serien och annan gasturbin flyttades också avgasutsläppet längre fram på v sidan och luft inloppet med filter placerades vid sidan om skytt/förarens plats och värmen utgjorde inte samma problem som tidigare.

Vid första officiella visningen av Strv S i Skövde kom vagnar körande genom Heneporten och ut på övningsfältet. Se program enl skriv.

För att testa vagnens förmåga att röra sig i terrängen gjordes bl. a. försök på flera platser i Sverige att ta sig över vattendrag. Strv S förmåga att flyta var en positiv förmåga men förberedelserna var både omfattande och svåra beroende var i landet det skulle ske. I Mellbystand hade man noga preparerat stränderna för att det skulle fungera. Där hade också fyllts på med grovt grus så att hjulfordon som inte kunde flyta ändå kunde köra över med tillfälliga åtgärder.

Testade att köra över diken i jämförelse med Centurion. S körde in kanonen i motstående strandbank och fick byta till att köra på skrå över om det inte var förberett på sätt som gynnade Strv S.

Mellan 1967 och 1971 gjordes försök på olika ställen i Sverige för att vara förberedda på svårigheterna. Ing - förbanden hade möjligheter att förbereda om motstående strand var tagen och det fanns tid till förberedelser innan övergång av vattendrag.

Ksp i V bandhylla fick alltför ofta eld avbrott. Små marginaler gjorde att hylsor fastnade. För att åtgärda felet var tvungna att lyfta på luckan.

I vinkelväxeln kopplades om till fram-back. Senare gjordes detta i FBTV.

Bakåtförarens uppgift till en början var att slå om en spak för att ladda rökgranat. Senare fick han uppgiften att skta sambandet, vara besättningens sjukvårdare samt att styra och manövrera vid körning bakåt.

Analyser, uppföljningssystem

Feluppföljningssystem ARGUS som beskrev samtliga fel, var de hade uppstått, omfattningen av felet samt reparationsåtgärd samt kostnad.

FUKA, analyserade vilka fel som kunde åtgärdas genom utbildning, ändrad användning eller ändrat underhållsintervall och genomfördes lokalt.

ARMIK. Ett stridsskadesystem som fick sitt underlag från det stridsövningar som genomfördes på Ravlunda och i Skövde med lasersystem, monterade i eldrören samt på vagnen som indikerade var vagnen under strid blev träffad, vilka vapen som vagnen träffades med och avstånd samt projektilens vinkel mot vagnen. Det analyserades vilka skador som den

träffade vagnen erhöjll, vilka enheter som i vagnen fanns i projektilbanan och som från skjutförsök visat sig ta skada. Reparationsövningar visade vilka skador som gick att reparera i fält inom realistiska tider för att snabbt få tillbaka vagnen i strid igen, helt eller delvis åtgärdade men med tillräcklig användbarhet för fortsatt stridsuppgift. Med detta underlag som grund simulerades reparationsbehov under olika typer av strid och stridsomfattning och reservdels- och utbytesenhetsbehovet bedömdes på ett effektivt och ekonomiskt sätt och anskaffades för förbandens förberedda uppgifter.

ARMIK underlaget användes för att genomföra underhållsövningar under pågående stridsövningar för att öva hela förbandsmassan (vagn skadad, sjukvård, bärgning, reparation, omdisponering inom förband). (Ingvar C)

Vad var motiven till de olika uppföljningssystemen?

Feluppföljningssystemet ARGUS var grund för förslag till ombyggnad/ ändring av konstruktion eller ändrad utbildning, användning, underhållsintervall.

FUKA för att minimera utbildningskostnaderna.

ARMIK för att utifrån stridsprofilen dimensionera underhållssystemet.

Ansvariga för uppföljningssystemen var Lennart Alsenhag , Arne Gillhagen, Gunnar Rehnström och Rolf Berg, eldsjäljar enligt Miloverkstaden Revingeheds uppfattning.

Från användningen av Stridsvagn S inom pluton, bataljon, brigad

Vid repetitionsövning på P4 med kompani hände följande: Vagnarna hade fått nya band (Diehlband), övningen pågick mellan Skövde och Bellefors med transporter delvis på asfalterad väg. I början med Diehlbanden fick vi som reparationsgrupp mycket att göra. Oljeläckage, framförallt i vapensystemet, blev det under den här övningen. Som repgruppchef hade jag med mig ett antal brickor att montera in för att stänga av del av hydraulsystemet. Kompanichefens målsättning var att alla vagnar skulle vara med vid samtliga de tillfällen då besökare/bedömare fanns med. Viktigt var rätt hastighet för att minska vibrationerna i magasinet och området omkring magasinerna. Reparationsgruppen gjorde kontroller att hydraulsystemet var tätt vid varje stopp. Efter övningens slut hade 8 av 10 vagnar bortkopplad vapenhydraulik, men alla vagnar var med vid varje viktigt tillfälle. Efter övningen skrevs rapport och som reparationsgruppchef beskrev jag vilka åtgärder som vidtagits och vilken stridseffekt 2 av de 10 vagnarna skulle kunnat genomföra i skarpt läge. Det dröjde två dagar, Arne Gillhagen från FMV kom till Skövde, gick igenom felrapporterna, startade omedelbart åtgärder för att byta rören i magasinområdet mot slangar för att motverka att där uppstod läckage. Senare genomfördes ytterligare förstärkningar i bottenpansaret. Det visade att det var kort väg mellan felrapport som visade på allvarligt fel och omedelbar åtgärd. (Ingvar C)

Underhållsmässighet: I och med modifieringen till modell C fick vagnen en godtagbar underhållssäkerhet.

Fältreparationssatser med verktygs- och reservdelssatser 0 för komp, 1 för bataljon och 2 för brigad var av högsta klass. Miloverkstäderna erhöjll en mycket avancerad verkstadsutrustning.

Övriga specifika underhållsresurser avsedda för Strv S:

Lyftverktyg för resp. nivå i fält och verkstad.

Provkörningsutrustning att kunna täthetsköra motoraggregat innan det monterades i vagnen.

Hydraulprovningssystem bestående av en Volkswagen motor som med en kardanaxel kopplades till hydraulsystemets drivning för att täthetsköra hydraulsystemet efter reparation.

Fältlyft bestående av stålbalkar som restes med hjälp av lyftblock, avsedda för borttagning av eldrör och motorluckor samt byte av motoraggregat.



Lyftkranvagn 6,5 ton DINO medgav att genomföra alla förekommande bort- och dit sättningar vid reparationer i fält.

Reparationstekniska genomgångar på system och enheter genomfördes vid ATS och RMS så snart ändringar genomförts och var av högsta klass.

Instruktionsböcker och vådschemor samt beskrivningar för konstruktion, funktion och reparation var av högsta klass och uppdaterades kontinuerligt. Dessa utgjorde underlag när motsvarande dokumentation togs fram för Strvsystem 122. (Ingvar C)

Manövreringsförmåga: Under stridsskjutning på Ravlunda skjutfält körde en vagn i full fart över ett mindre stengärde och doppade därvid i kanonmynningen som fylldes med sand .

Vagnchefen märkte inte detta. Vid nästa skott hördes en dov, annorlunda smäll. Besättningen på vagnen som körde vid sidan om såg då hur vagnen stannade och vagnchefen sprang fram till eldrörsmynningen, och kunde då till sin förfäran konstatera en kraftig eldrörsbula 50 cm från eldrörsmynningen. Det blev dyrt. Vid reparation krävdes tillgång till högkvalificerade verkstadsutrymmen , verktyg och mekaniker. Motor- och hydraulreparationer först efter att man lyft bort eldrör och frontpansar.