

★ MILITÄR ★ HISTORIA

Evakueringen vid
Dunkerque 1940

RYSSLANDS BLÅ BASKRAR

De luftburna VDV-förbanden

AFGHANISTAN 1839-42

Bittisk invasion slogs tillbaka

MOSHE DAYAN

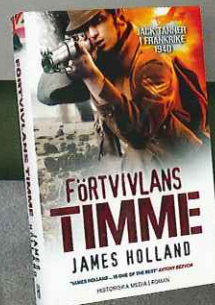
Mästare på rörlig krigföring

"JAG VAR UNG OCH OERFAREN"

Minnen från Falklandskriget 1982

Vinn ny bok!

Se sidan 11.



TEKNIK & TAKTIK

Stridsvagn S

Omstritt svenskt vapensystem

Nr. 5/2010
69 kr inkl moms
7,90 EURO 79 NOK
www.militarhistoria.se



 Döden på Kvidinge hed ★ Imperial War Museum ★ Bornholms befästningar

Framgång eller fiasko?



I den unika Stridsvagn 103 försökte konstruktören förena fördelarna från både tornlösa pansarvärnskanonvagnar och konventionella stridsvagnar med torn.

Den svenska tornlösa Stridsvagn 103 S har aldrig prövats i strid. Det var en kontroversiell konstruktion som fick mycket uppmärksamhet när den lanserades i mitten på 1960-talet. Alltsedan dess har åsikterna gått isär om hur bra eller dålig stridsvagnen egentligen var.

Militär Historia har låtit två experter duellera om 103 avseende eldkraft, rörlighet, skydd och tillförlitlighet. Hotstridsvagn i artikeln är den ryska T-62 som i mitten av 1970-talet utgjorde Warszawapaktens huvudstridsvagn.

FÖRESPRÅKAREN:

Rickard O. Lindström är civilingenjör och arbetar på Försvarets materielverk sedan 1986. Aktuell med boken *Svenskt pansar* (2009).



KRITIKERN:

Överste Hans Nilsson var 1974–81 chef för Pansartruppernas stridsskola (PS) i Skövde och 1981–86 fördelningschef i Skåne.

Rörlighet – Den taktiska förflyttningen på stridsfältet

LINDSTRÖM:

Strv 103 konstruerades med kortare bandställ för att möjliggöra snabb inriktning mot mål. Detta gav en sämre dikestagningsförmåga. Lösningen blev uppövad skicklighet i att passera diken diagonalt. Stridsvagnar med långa band klarade normalt inte detta eftersom de fick bandkrängning (något som aldrig hände en Strv 103) – de tvingades istället gå rakt över diken och visa upp en sårbar undersida rakt mot fienden. Strv 103 var dessutom försedd med schaktblad som var till god hjälp för igenfyllning av svårare diken, iordningsställande av stridsställningar och minröjning.

Marktrycket på Strv 103 medförde att vissa typer av broar inte kunde passeras. Den lägre vikten gjorde dock att den tog sig över många broar där det var stopp för tyngre stridsvagnar. Därutöver var Strv 103 den enda av de tyngre stridsvagnarna i världen som hade simförmåga, något som gav unika taktiska fördelar. T-62 kunde djupvada med snorkel, men denna metod hade sina begränsningar. Dessutom hade vagnen svårt att ta sig upp ur vattnet. Strv 103 hade normalt inga problem med detta.

I jämförelse med föraren i en T-62 hade föraren i Strv 103 det mycket lättare. Förklaringen var lätthanterliga manöverreglage, en utomordentlig position samt goda observationsmöjligheter. Uppdykande problem i terrängen kunde upptäckas tidigt och åtgärdas snabbt. Därutöver hade 103:an den unika förmågan att kunna köras bakåt i hög fart.

Besättningar på Strv 103 fick lära sig att inte köra ner i blötmark – detta kunde försvåra sidinriktning. Övrigt underlag vållade inga problem. I norrländsk skogsterräng hade 103:an en stor fördel jämfört med tornstridsvagnar; den fast lagrade kanonen var en robustare lösning som kunde leverera starkare sidriktkrafter och därmed bättre utnyttja icke röjda stridsställningar.

” Strv 103 var den enda av de tyngre stridsvagnarna som hade simförmåga, något som gav unika taktiska fördelar.

Gasturbinen medförde att Strv 103 inte hade några problem att starta vid mycket låga temperaturer (där effekten dessutom ökade). I en krigssituation kunde varvtalsregulatorn kopplas om så att hastigheten ökade med 10 km/h. Vid längre omgrupperingar i högre fart var Strv 103 klart bränsleekonomisk, men övning krävdes för att hålla förbrukningen nere.

I jämförelse med T-62 hade Strv 103 en betydligt högre specifik motoreffekt (18,4 mot 15,5 hk/ton) och effekten ökade ytterligare efter 1980-talets renovering- och modifieringspaket. ★

NILSSON:

På 103 skjuter pansaret ut framför bandets främre del vilket gör att när vagnen kör ner i ett dike går pansaret in i den borte dikessidan. Vagnen sitter fast och som regel går det inte att backa upp. Den kan inte ens skjuta och försvara sig själv. Att köra diagonalt över diket har prövats men visade sig vara sämre. T-62 hade inte detta problem. Vinterförsök i Norrland 1976 visade att Strv 103 körde fast när övriga vagnar (tyska Leopard och Marder samt våra IKV 91 och PBV 302) inte hade några problem.

Strv 103:s korta anläggningsyta gjorde att den inte kunde utnyttja den krigsbro som användes av tio ton tyngre

” Strv 103 kunde inte utnyttja den krigsbro som användes av tio ton tyngre stridsvagnar utan åtgärder måste vidtas.

stridsvagnar utan att särskilda åtgärder måste vidtas. För passering av bredare vattendrag använde T-62 en snorkel som medgav vadning till 5,5 meters djup. Strv 103 hade en bälg och kunde flyta. Strv 103 hade svårare än T-62 att ta sig uppför strandbrinken, eftersom pansaret längst fram försvårade körningen på samma sätt som i diken.



Med hjälp av en inbyggd uppfällbar flytbalg kunde Stridsvagn 103 "simma" med en hastighet av 6 km/h.

Gasturbinen i Strv 103 drog så mycket bränsle att vagnen måste tankas efter en halv dags strid. Tankbilar i närheten av stridsterrängen var inget önskeläge. Vid kallare väderlek kunde gasturbinen vara svårstartad medan T-62 hade en specialutrustning för start i extra kallt väder

I Fort Knox hade jag 1976 tillfälle att köra en T-62. Den kunde till skillnad mot Strv 103 växla under gång och kunde hålla betydligt högre hastighet i terräng än Strv 103. ★

Eldkraft – Avgörande för framgång i strid

LINDSTRÖM: Strv 103:s unika konstruktion med kanonen fast lagrad i chassit gav flera fördelar. Fordonet kunde förses med automatladdning med samtliga skott direktåtkomliga vilket gjorde ammunitionsvalet enkelt och snabbt. Detta medgav hög eldhastighet. Vagnen fick ett längre eldrör jämfört med andra samtida vagnar vilket gav avsevärt högre utgångshastighet; i praktiken 500 meter längre skottvidd. Lägre mynningstryck och mindre dammuppkast minskade tiden till målpupptäckt. Den flackare projektilbanan gav dessutom bättre precision för spränggranaten.

Pansargenomslaget för 103:an var i mitten av 1970-talet mer än tillräckligt för att bekämpa T-62 i fronten. Strv 103:s långa eldrör och därmed höga utgångshastighet gav hög sannolikhet att nå verkan inuti hotstridsvagnen.

Strv 103 har ibland kritiserats för att inte kunna skjuta under gång. Detta är dock inte avgörande. Viktigast är att

”Viktigast är att träffa först och det gjorde inte 70-talets tornstridsvagnar under gång – de tvingades stanna.

träffa först och det gjorde inte 1970-talets tornstridsvagnar under gång – de tvingades stanna för att skjuta andra skottet med precision. Förloppet att avlossa två skott tog lång tid i en T-62 (3-4 skott per minut). En Strv 103 kunde skjuta sitt andra skott inom 5-6 sekunder. Bekämpning 90 grader åt sidan tog 6-8 sekunder med Strv 103 – en T-62 behövde 5-6 sekunder att vrida tornet, först därefter kunde finriktning påbörjas och då med svagaste sidan vänd mot fienden. I 103:an var förloppet ännu snabbare om vagn-



Observationsmöjligheten från förarplatsen i en Stridsvagn 103.

chefen själv upptäckt målet (då behövdes inte order- och målangivning). T-62 hade en bra kanon, men den uppvägs inte vagnens många nackdelar. Den tvingades stanna upp i anfallsrörelsen för att vara säker på att träffa. Även Strv 103 behövde stanna för att skjuta, men kunde då göra det med större träffsannolikhet, snabbare och med det starkaste skyddet vänt mot fienden. För att inte fler Strv 103 skulle behöva avdelas för eldunderstöd under anfall än om tornstridsvagnar hade använts, utvecklades en särskild taktik som innebar växelvis framryckning. Detta tog något längre tid, men gav minst 90 procent träffsannolikhet mot cirka 50 procent för T-62.

I det sista »krig» S-vagnen utkämpade, en försvarsstrid 1997 på Kvarn med hjälp av skjutsimulatorer där sex Strv 103 ställdes mot lika många Strv 121 Leopard, vann Strv 103 genom att slå ut samtliga Strv 121 och endast tappa en vagn själv! ★



Anfallsövning under 1970-talet med Stridsvagn 103 och pansarskytteförband med Pbv 302. I svenska pansarbrigader var normalfallet att dessa system uppträdde tillsammans för att kunna understödja varandra.

NILSSON: Strv 103 hade en 10,5 cm kanon med räfflat eldrör medan T-62 hade en 11,5 cm kanon med slätborrat eldrör och högre utgångshastighet (1680 m/sek). Strv 103 var underlägsen i både precision, skjutavstånd och verkan.

Vid anfall krävs på en konventionell stridsvagn tre mans besättning. En förare som kör vagnen och tittar efter hinder, granatgropar och så vidare, en chef, som leder vagnen, sköter radiotrafiken, håller reda på vagnens plats i grupperingen och fiendens positioner, samt en skytt, som med stabiliserat sikte ständigt avsöker framförvarande terräng. Strv 103 saknade den skytt som under förflyttningen sökte mål. Vid prov gjorda på Pansartruppskolan i början av

”Vid drillövningar där målet var känt och hela tiden visade sig på samma plats kunde vi nå målsättningen.

1970-talet upptäckte besättningen i Strv 103 endast hälften av de mål som fanns i terrängen, medan i den äldre stridsvagn 101/102 Centurion upptäcktes mer än 80 procent av dessa.

När ett mål upptäcks måste skytt/föraren i Strv 103 först grovrikta och stanna vagnen, låta motorvarvet gå ner, lägga ur växeln, rikta, fånga målet, finrikta och därefter skjuta. Vid övningar med skarp ammunition kunde detta ta upp till femton sekunder även med välövade förband. Detta

gäller även då vagnchefen upptäckt målet eftersom det är en förhållandevis komplicerad operation att ta över vagnen, I målsättningen för Strv 103 står att vagnen skall kunna skjuta 90 grader i sida inom 10 sekunder. Vid drillövningar där målet var känt och hela tiden visade sig på samma plats kunde vi nå den tiden. En gyrostabiliserad motståndarvagn som T-62 skulle hinna skjuta två skott.

I stridsvagnar med gyrostabiliserade kanoner riktar skyttarna sina vapen åt det håll där motståndaren väntas uppträda. Uppkastad rök och jord från artilleriet framtvingade så korta skjutavstånd att det visade sig vara en mycket stor fördel att kunna skjuta under gång. Snabbhet var i det läget viktigare än precision, en »nära träff» kunde tvinga motståndaren att söka skydd. Denna förmåga saknade Strv 103.

När Strv 103 stannat för att skjuta kunde ett rökmoln från banden snabbt svepa fram och omöjliggöra finriktning. Strv 103 måste rulla ur rökmolnet före finriktning. Vid blöt mark riskerade Strv 103 att köra fast om den riktades, T-62 med gyrostabiliserad pjäs hade inte dessa båda problem. Från 1974 utrustades T-62 med laseravståndsmätare, vilket gjorde att den hade större möjlighet att träffa med första skottet vid skjutning på längre avstånd. Strv 103 fick lasermätare först fyra år innan den skrotades. T-62 hade tre mörkerriktmedel – ett för föraren, ett för skytten och ett för chefen. Strv 103 saknade helt mörkerriktmedel och möjlighet att strida i mörker. Vad detta betyder för striden kan vi se från Kuwaitkriget 1990, då amerikanerna genomförde sina större anfall och vann sina största framgångar nattetid. ★



Den sovjetiska T-62 var under 1970-talet huvudstridsvagn i Warszawapakten, och är den hotstridsvagn som denna artikel bygger på. Över 20 000 T-62 tillverkades och många exporterades till länder världen över, bland annat till Etiopien där detta foto är taget.

FRANÇOISE DE MULDER/GETTY IMAGES INTERNATIONAL

Skydd – Viktig faktor för bibehållet högt stridsvärde

LINDSTRÖM: Besättningens överlevnad hade hög prioritet när Strv 103 konstruerades. Med utgångspunkt i skadestatistik från andra världskriget framgick att utslagna vagnar normalt träffats i torn- och pjäslagringer och att låga träffar var ovanliga. Strv 103:s fasta kanonlagring gav en mängd skyddsmässiga fördelar:

- Besättningen placerad lågt och i ett utrymme med mycket liten målyta.
- Vagnen fick låg profil som gjorde upptäckt och bekämpning svår.
- Motor och transmission placerad frontalt gav extra skydd för besättning mot direktriktad eld och minor.
- Det starkaste skyddet alltid vänt mot fienden i skjutriktningen.
- Vagnens frontpansar sluttar i en mycket liten vinkel (12 grader).
- Ammunitionen placerad långt bak, lågt och i ett utrymme separerat från besättningen.
- Bränsletankar placerade i sida utanför besättningsutrymmet (bränsle motsvarar skyddsmässigt en tredjedel av gångvägen i pansarstål).

Automatladdningen gjorde att en man kunde sparas in. Med en mindre volym att pansarskydda kunde istället sparade ton användas till att ge vagnen ett överlägset skydd jämfört med samtida fyrtiotonsvagnar. T-62 hade ett undermåligt frontalt skydd i tornet. Vagnen blev känd från flera krig som lätt att slå ut, ofta som följd av explosionsartad ammunitionsbrand.

Den främsta skyddslösningen hemlighölls till 1992 – ett tilläggsskydd i form av ett gallerstaket som sattes på vid mobilisering. Motsvarande skydd används idag på fordon i Irak och Afghanistan där hotet från pansarvärnsvapen med riktad sprängverkan är stor. Strv 103 var under lång tid immun i fronten mot verkan från pansarprojektiler med riktad sprängverkan. ★

NILSSON: Strv 103 hade ett bra frontalt skydd mot ammunition med riktad sprängverkan. Men den fenstabilerade pilammunition, som hotstridsvagnen T-62 var utrustad med, hade slagit igenom fronten på Strv 103. Den kompakta konstruktionen och alla ledningar med hydraulolja skulle snabbt slagit ut besättningen och vagnens alla funktioner.

Strv 103 hade två sikten med stora glasytor som satt nära varandra. De skjutningar som genomfördes inför arméstridskursen 1980 visade att direktriktad eld mot frampanaret medförde så mycket splitter att övre delen av båda sikten ofta förstördes samtidigt. Att återställa ett sikte tog minst 20 minuter. I vagnen saknades utrustning för att även återställa det andra siktet. Detta innebar att vagnen först var helt borta ur striden under 20 minuter och därefter fick klara sig med en operatör och följaktligen en mycket starkt begränsad stridsförmåga. T-62 hade tre utblickar samt ett reservsikte. Vagnens mindre utblickar begränsade besättningens observationsvinklar men erbjöd i stället bättre skydd mot splitter.

Gasturbinen på Strv 103 sände ut varmluft rakt upp.

”Direktriktad eld mot Strv 103:s frampanar medförde så mycket splitter att båda siktetena ofta förstördes samtidigt.

När motståndaren i kikare avsåkte framförvarande terräng dallrade luften från gasturbinerna. Motståndare kunde på så sätt se var Strv 103 var innan den visade sig. T-62 hade inte denna nackdel. T-62 hade ett ventilationssystem för att avlägsna krutgaser, ett strålningskydd samt möjlighet att spruta in diesel i avgassystemet för att skapa en rökridå. Allt detta saknades på Strv 103. ★

Stridsvagn 103 var i första hand avsedd att strida från utgrävda eldställningar. Vagnen var även försedd med ett schaktblad för att själv kunna gräva om naturligt skydd saknades.

Ingenjör Berges skötebarn

★ År 1956 föddes ett unikt svenskt stridsvagnsprojekt – Stridsvagn 103 S. Upphovsmannen var ingenjör Sven Berge på dåvarande Kungliga armétygförvaltningen. Berges kontroversiella koncept vilade på flera olika utländska beprövade lösningar. Några år tidigare hade projektering av en ny svensk stridsvagn stoppats när Sverige 1953 oväntat fick möjlighet att köpa 50-tonsstridsvagnen Centurion (Strv 81) från Storbritannien. Det stod dock klart att Sverige behövde anskaffa en ny huvudstridsvagn under 1960-talet.

Den under 1950-talet rådande taktiska och stridstekniska doktrinen utgick från att Sverige var starkt underlägset en angripare i antalet stridsvagnar. Därför var strävan att även under en anfallsrörelse strida med stridsvagn från stridsställning. En del klara önskemål växte fram för en ny stridsvagn: stor vapenverkan, starkt frontalskydd, liten silhuett och väsentligt lägre vikt än Centurion. Dessutom en vagn som medgav kort utbildningstid för värnpliktiga besättningar. Våren 1957 fastställdes tre olika alternativ för fortsatta stridsvagnstudier:

- A – en anglo-amerikansk 50-tonsvagn med starkt skydd och medelgod rörlighet



Konstruktören Sven Berge och Hans Ulfhielm från Kungliga armétygförvaltningen.

- T – en tysk-fransk 30-tonsvagn med svagt skydd och hög rörlighet
- S – en ny svensk 30-tonsvagn med liten silhuett, starkt skydd och god rörlighet

Efter inledande försök, där principerna för S-vagnen testades, rekommenderades att alternativ S skulle undersökas närmare. Positiva försöksresultat fick till

följd att försvarsbeslutet 1958 och i förlängningen armén beslutade om utveckling av Stridsvagn S. Fortsatta riggförsök utföll väl. Beställningar lades vid Bofors och Landsverk: 1959 på två prototypvagnar (S1/S2) och 1960 på 0-serien om tio vagnar. Försök med dessa pågick 1964–66 och hade stor betydelse för Strv 103:s slutliga utformning.

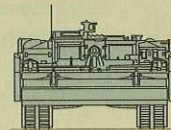
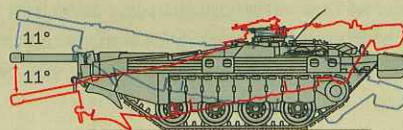
En stridsekonomisk analys 1961–62 visade att alternativ S var bäst, vilket ledde till seriebeställning vid AB Bofors hösten 1964 på sjuttio Strv 103A (leveranser från 1967). I delserie B om 220 vagnar inarbetades erfarenheter från 0-serien (leveranser från 1970). Parallellt uppdaterades A-vagnar till B-status. Samtliga 290 Strv 103B var levererade till 1971.

Försvarsbeslutet 1978 och 1982 innebar att arméns mekanisering fokuserades mot lättare stridsfordon och att anskaffning av ny stridsvagn fick anstå till 1990-talet. Detta gjorde det nödvändigt att låta befintliga stridsvagnar renoveras. Den Strv 103C som levererades 1986–88 fick bland annat modifierad växellåda, ny kolmotor, laseravståndsmätare och sidoskydd. I samband med införande av Strv 122 utgick Strv 103 ur krigsorganisationen 2001.

Stridsvagn 103B

Besättning: 3 man
Vikt: 39,7 ton
L x B x H: 9,0 x 3,6 x 2,1 m
Hastighet: 50 km/h
Kolmotor: Rolls-Royce 240 hk
Gasturbin: Caterpillar 490 hk
Växellåda: Fem förvalslägen
Aktionsradie: 240 km
Beväpning: 10,5 cm kanon L/62
 3 st 7,62 ksp 58

När den fast monterade kanonen skulle riktas i höjdlid föjde hela stridsvagnens chassi med



Gyrostabiliserad observationshuv med rökkastare, och sikten som vagnen kunde riktas in efter

Tornkulspruta 7,62 mm Ksp 58B

Bakom kanonen sitter en lucka genom vilka tomhylsor kastas ut automatiskt

Förvaringslådor

Laddautomatik

Bakåtförare

Flera fasta utblickar var placerade ovanför förare och bakåtförare

Galler för att öka skyddet främst mot projektiler med riktad sprängverkan

2 Kulsprutor 7,62 mm Ksp 58B

Schaktblad

Skytt/förare

Vagnchef/skytt

Tillförlitlighet – Förutsättning för användning i strid

LINDSTRÖM: Tillförlitligheten för Strv 103 var inledningsvis inte bra, framförallt ställde tätningarna i hydraulsystemet till det. Felen var åtgärdade i början av 1970-talet och därefter skiljde sig inte 103:an nämnvärt åt från andra vagnar. Efter renovering på 1980-talet halverades kostnaderna för körmil och tillgängligheten ökade dramatiskt. Den frontala placeringen av motor och transmission medförde vissa nackdelar. Motorluckorna skruvades fast, så ett motorbyte tog lång tid. Detta var lätt att acceptera eftersom besättningen istället fick ett överlägset frontalt skydd.

”FOA:s värderingsmodell bekräftade tydligt 103:ans goda skyddsegenskaper.

1968–71 genomfördes olika beskjutningsprov mot Strv 103. De gjorde det möjligt att noggrant analysera skador och mäta upp reparationstider, vilket gav värdefulla erfarenheter inför det underhåll ett skarpt scenario skulle ha krävt. Med försöksresultaten som grund utvecklade Försvarets forskningsanstalt värderingsmodellen Apas (Analys av pansarbrytande ammunition i stridsfordon) som tydligt bekräftade 103:ans goda skyddsegenskaper. Vid försök i Tyskland ställdes förband med Strv 103 och Chieftain mot varandra under 35 effektiva vagnsdygn. Tillgängligheten var aldrig lägre än 90 procent och varje morgon var samtliga 103:or stridsdugliga. Chieftain hade långt ifrån samma närvaro och S-vagnen ansågs av britterna ha hög driftsäkerhet. ★

NILSSON: Drivlinan (motorer och växellåda) var en nödlösning. Av utrymmesskäl användes två motorer med helt olika karaktär. Dessa drev vagnen via en växellåda med olika förval (»fram direkt», »fram terräng» och två bakåtväxlar) som inte kunde skiftas under gång. En stor del av kolvmotorns effekt gick åt till att driva hydraulsystemen. Gasturbinen lämnade full effekt först efter 5–8 sekunder. Om man i samband med riktning eller styrning fick motorstopp på kolvmotorn, något som inte var ovanligt, stannade gasturbinen automatiskt och kunde inte återstartas förrän efter tio sekunder. Motoraggregatet var en katastrof med avseende på funktion och tillgänglighet, men denna nödlösning fanns kvar under 20 av de 24 år som vagnen fanns i drift. Först fyra år före skrotning började den nya drivlinan monteras.

Vid krigsförbandsövningar med 24 vagnar fick omkring 10 bytas under en månads övningar (omkring 25 mils körning). Hur tillförlitligheten var på T-62 vet vi inte. Men den Leopard 1 som användes vid försök på Pansartruppernas stridsskola under senare delen av 1970-talet kördes 250 mil utan att något längre uppehåll gjordes. Försök i Tyskland understryker ytterligare detta förhållande. Nya stridsvagnsmotorer hämtades dagligen från Sverige och byttes på nätterna. Förutom de reservmotorer som fanns i landet hade man tagit motorpaketet från våra krigsvagnar. På Revingehed stod då ett helt kompani utan motoraggregat.

Utvecklingspotentialen var låg. Från 1975 fanns en division med den nya sovjetiska stridsvagnen T-72 i Murmanskområdet. Kanonen på Strv 103 slog inte igenom T-72:an och gick inte att uppgradera. ★

I kallt vinterklimat fick gasturbinen som driver vagnen lite högre effekt. I övrigt var skillnader i nyttjande och prestanda för Stridsvagn 103 marginella mellan övre Norrland (bilden) och södra Sverige.



Sammanfattning – Hur effektiv var Stridsvagn 103?

LINDSTRÖM: Strv 103 hade ett mycket högt stridsvärde och detta var resultatet av en unik konceptuell design i kombination med innovativa tekniska lösningar sammanfattade i följande:

1) Vagnens överlägsna skydd och överlevnadsförmåga (frontalt skydd, placering av ammunition och motor, silhuett och målyta) i jämförelse med samtida stridsvagnar gav dess besättning ett stort psykologiskt övertag.

2) Inriktning av kanon och körning av vagn var operationer av samma slag. Detta möjliggjorde att samla flera funktioner i ett manöverorgan. En och samma person kunde vara både skytt och förare. Vagnchefen kunde med enkelhet ta över såväl körning som skjutning och utan försening själv bekämpa uppdykande mål. Vagnens alla funktioner kunde betjänas av en enda man, något som inte är möjligt i en traditionell tornstridsvagn.

3) Laddautomatik och längre eldrör bidrog till snabbara målpunkt, ökad eldhastighet, ökad anslagsenergi, ökad träffsannolikhet, ökad elduthållighet.

Många av S-vagnens unika tekniska lösningar (motorplacering, automatladdning, gasturbin, vagnchefens möjlighet att själv skjuta med huvudbeväpning) har införts i senare generationers stridsvagnar. Utlandsförsöken visade att Strv 103 kunde hävda sig i alla sammanhang och att dess stridsvärde var väl i klass med samtidens bästa stridsvagnar:

- Försök i Norge 1967 visade att 103:an upptäckte fler mål och var snabbare till skott.
- Försök i England 1968 klargjorde att det tornlösa 103-konceptet hade ansevärd fördelar jämfört med tornstridsvagnar.
- Stridstekniska försök i Tyskland 1973 lyckades inte bevisa att en stridsvagn måste ha torn; Strv 103 kom inte till korta i någon stridssituation.
- Försök i USA 1975 visade att Strv 103 mycket väl uppfyllde de positiva förväntningarna och att den väl lämpade sig för såväl försvars- som anfallsstrid.

Hotstridsvagn T-62 hade många brister (undermåligt skydd, trång, obekvämlig, felplacerad ammunitionslagring med komplicerad påfyllning, farlig utkastarautomat, trög växellåda,

” Stridsvärdet var väl i klass med samtidens bästa stridsvagnar.

föråldrat bandaggregat, otillräcklig gyrostabilisering, låg dumpnings- och elevationsvinkel, låg elduthållighet, dålig avståndsmätare) och som jämförelse måste Strv 103 anses ha ett avsevärt högre stridsvärde. Denna slutsats håller även i jämförelse med andra samtida västerländska stridsvagnar men förutsätter att den okonventionella S-vagnen inte hanteras som en tornstridsvagn, utan annorlunda – för att på bästa sätt nyttja dess unika egenskaper. ★

NILSSON: Strv 103 var ingen stridsvagn. Den kunde inte användas för anfall. Mellan 1973 och 1990 var även förmågan att föra försvarsstrid starkt begränsad. Kanonen slog inte genom frontpansaret på Sovjetunionens och andra länders modernaste stridsvagnar samtidigt som vagnen själv saknade skydd i fronten mot eld från dessa. Bristen på mörkerriktmedel, avståndsinstrument, reservsikte och förmåga att växla och skjuta under gång sänkte ytterligare stridsvärdet. I rörlig strid kunde T-62 vanligen skjuta två skott innan Strv 103 besvarade elden. Framkomligheten över diken och i Norrlandsteräng var begränsad.

Vagnen hade under sina första tjugo år en extremt dålig tillförlitlighet. Den renovering som genomfördes fyra år

” Strv 103 var ingen stridsvagn. Den kunde inte användas för anfall.

innan vagnen skrotades ökade tillförlitligheten men påverkade varken dess skydd eller eldkraft. Strv 103 hade en del tekniskt avancerade lösningar som inte ökade stridsvärdet, men som försvårade underhålls- och reparationstjänsten. Vagnen saknade utvecklingspotential för att höja sitt stridsvärde. Utrymme fanns inte som möjliggjorde att en kraftigare kanon eller ett bättre motorpaket monterades. Strv 103 deltog i försök i fyra olika länder. Inget av dessa länder har utvecklat detta koncept. Även Sverige har släppt det.

Visst hade T-62 en del brister. Men jämfört med dem på Strv 103 var de försumbara. T-62 hade ventilationssystem för krutgaser, strålningsskydd och möjligheter att lägga rökridåer, vilket saknades på Strv 103.

Många som kom i beröring med Strv 103 insåg svagheter, men ålades att bortförklara dessa. Sanningen skulle innebure att respekten för Strv 103 och våra pansarförband skulle minska. Vår krigsavhållande effekt skulle avta. Vi fick lära oss teoretiska resonemang som var svåra att motbevisa men som i praktiken antingen var felaktiga eller saknade betydelse för vagnens stridsvärde. Bland dessa var: kort tid till skott vid förflyttning, överlägset skydd, immunitet i fronten, starkaste skyddet mot fienden, betydelsen av att kunna simma med vagnen, motoraggregatets betydelse för personalens skydd, att en person kunde strida med vagnen, dålig förmåga hos tornvagnar över lag att skjuta under gång samt vid samtal med utländska besökare att den var särskilt lämpad och anpassad för svensk terräng

Fortfarande möter jag personer som insåg Strv 103:s svagheter och som är förargade på mig för att jag inte tidigare talade sanning om detta. Trots vagnens alla brister kan jag med glädje konstatera att alla mina underlydande chefer i de tre pansarbrigader med sammanlagt 216 Strv 103 som ingick i den pansarfördelning jag var chef för, verkligen gjort allt för att utnyttja Strv 103 på bästa sätt. ★