



Nya pansrade bandvagnar till ISAF – lån från England och Holland del 1 av Rickard O. Lindström

Inlänad BvS10 Mk I, här klar för Afghanistan, försedd med galler och multispektralsignaturkamouflage

Foto: FMV

Bakgrund

När ÖB den 4 februari 2008 tog beslutet att inte fullfölja utvecklingen av SEP (Splitterskyddad enhetsplattform) synes han till del ha grundat sitt beslut på den 2-veckorsutredning som hade genomförts i början av året vid IML (den integrerade materielledning mellan FM och FMV). Av denna utredning framgick att ”syftet med SEP var att ge Försvarsmakten att flexibelt splitterskyddat enhetsfordon i både band- och hjulutförande som kan

utgöra en gemensam plattform som bära- re av ett stort antal funktioner inom Försvarsmaktens förmågebredd”. Utredningen klargjorde också att ”med anledning av ekonomiska begränsningar har projektet reducerats till att i huvudsak svara mot Arméns behov av ett nytt lätt stridsfordon med ca 300 hjulgående och ca 300 bandgående fordon”.

Två tidigare utredningar under hösten 2007 hade kommit till slutsatsen att det skulle bli ca 10 miljarder kronor dyrare

över livslängden att anskaffa dessa 600 fordon i form av tre olika materielsystem (nya hjulgående fordon, nya bandvagnar samt ombyggnad av ett mindre antal Strf 90 till funktionsfordon) istället för att anskaffa 600 SEP inom ramen för ett materielsystem. Men dessa slutsatser hjälpte föga och istället beslutades att gå vidare i upphandling av befintliga fordon ”från hyllan” och i konkurrens.

Den första konkurrensupphandlingen avsåg hjulfordon inom ramen för projekt AWW (Armoured Wheeled Vehicle) där det vinnande fordonet, efter många turer, kom att heta XA-360 AMV från Patria Vehicles i Finland (läs mer om detta i Pansar nr 2/3 2011). Nu har även konkurrensupphandlingen avseende bandfordon inom projekt BvNy avslutats och där segrade BvS10 MkIIB från BAE Systems Hägglunds AB. I två artiklar följer historien om hur det gick till...

Pansrade bandvagnar eller pansarbandvagnar?

Den fråga man tidigt kunde ställa sig när upphandlingen av bandfordon kom på tal, var vilken typ av produkt upphandlingen avsåg:



SEP-band och SEP-hjul

Foto: BAE Hägglunds



UDES XX 20 vid försök med dikestagning

Foto: FMV

- Pansrad bandvagn (i vardagligt tal associerad till ett midjestyrt fordon)
- Pansarbandvagn (i vardagligt tal associerad till ett bandstyrt fordon)

Om ett helt nytt fordonssystem skall upphandlas är det rimligtvis kraven på förmåga som ger svaret på vilken typ av fordon det handlar om.

Fördelar med midjestyrning:

- Större framkomlighet över mjuk mark (myrar och djupsnö), diken och vertikala hinder tack vare lägre specifikt marktryck, längre bandställ, ledade vagnsdelar och tvångsstyrning av desamma (prov med UDES-XX visade dock att dessa fördelar avtog vid högre fordonsvikter)
- Fordonet kan göras smalare vilket ger en mindre frontsilhuett och som underlättar passage av minering samt transport med exempelvis flygplan och helikopter
- En mindetonation behöver inte innebära total utslagning eftersom fordonet kan ta sig fram med ett band förlorat.

Nackdelar med midjestyrning:

- Sämre överlevnadsförmåga (sårbarhet i leden mellan vagnskropparna, större målyta från sidorna och uppifrån, svårare att signaturanpassa mot radar, mindre viktseffektivt ballistiskt skydd eftersom fordonet består av två vagnskroppar som skall skyddas, svårare åstadkomma ett minskydd mot högra hotnivåer)
- Ökad komplexitet ger generellt högre kostnader för drift, underhåll, konstruktion och tillverkning
- Generellt sett högre vikt för att uppnå givna krav
- Traditionellt lägre hastighet (går till viss del att åtgärda genom dämpning i styrleden)

- Inre volymen är uppdelad i två separata delar vilket begränsar anpassning av roller som kräver en större och sammanhängande volym
- Centrumsväng är ej möjlig (kan till viss del kompenseras genom upptilning av vagnskropparna)

I de försök som gjordes med UDES XX 20 i början av 1980-talet kunde inte alla ovanstående förväntningar infrias, men bedömningen var att det skulle gå med modifieringar. Det var framförallt framkomligheten i svår terräng och på mjuk mark som inte motsvarade förväntan.

Försvarsmakten kom fram till att det var ett midjestyrt fordon som skulle anskaffas och detta grundade sig framförallt på eftersökta förmågor avseende:

- Mycket god terrängframkomlighet (även i djup snö och myrmark)

- Flygtransporterbarhet (t.ex. i C-130 "Hercules" med ett minimum av för- och efterarbete)
- Amfibisk förmåga (med ett minimum av förberedelser inför simning)
- En högre skyddsnivå (ballistiskt och mot minor) än befintliga bandfordonssystem (läs Bv 308/309 och Pbv 302/401/501)

När det gäller de pansrade midjestyrda fordon på marknaden som i stort sågs kunna möta de förväntade kraven för en "Bv Ny" fanns i praktiken bara två konkurrenter – BvS10 från BAE Systems Hägglunds och Bronco ATTC från Singapore Technologies Kinetics. Skillnaden mellan de två midjestyrda koncepten stod framförallt att finna i den inre volymkapaciteten, där Bronco är ett rymligare fordon.

BvS10

BvS10 från BAE Systems Hägglunds AB är en vidareutveckling av Bv 206 S. Sverige anskaffade 1993 20 st splitterskyddade varianter av Bv 206 – populärt kallad "Skalman" (Bv 206 S). Dessa kom senare att benämnas Bv 308. En vidareutveckling ledde fram till en variant som anskaffades i fyra olika delserier åren 2001-2006 om totalt 93 fordon (benämnd Bv 309). Bv 206 S har även gått på export till fyra andra länder:

- Frankrike – 12 st (1999)
- Spanien – 10 st (2000), 10 st (2001), totalt 20 fordon
- Tyskland – 31 st (2002), 75 st (2004), 81 st (2005), totalt 187 fordon
- Italien – 146 st (112+34 st 2003)

Detta innebär att totalt 478 Bv 206 S hittills har producerats.

I mitten av 1990-talet utvecklade BAE Systems Hägglunds på egen hand en för-



Tysk Bv 206 S i sjutransportutförande.

Foto: Wikipedia



Bronco ATTC från Singapore Technologies Kinetics

Foto: Wikipedia

bättre variant av Bv 206 S benämnd BvS10. Framförallt hade fordonets lastkapacitet och skydd förbättrats. Sverige blev inte (som brukligt vid den tidpunkten) referenskund för detta fordon, utan det blev istället Storbritannien som från år 2000 investerade medel i fortsatt utveckling av fordonssystemet.

Idag har BvS10 exporterats (och är under leverans) till följande länder (totalt 280 fordon):

- Storbritannien – 108 st (2000), 21 st (2007), totalt 129 BvS10 benämnda "Viking" (en version Mk 0). Fordonen har med stor framgång används i Afghanistan. Hösten 2009 offentliggjordes att UK (Royal Marines) beställt 24 BvS10 Mk II – en förbättrad version med ytterligare ökad lastförmåga och skyddsnivå – som ersättning till förlorade vagnar.
- Nederländerna – 74 st (2005) BvS10 Mk I benämnda "Viking".
- Frankrike – 53 st (med option på ytterligare 76 st) BvS10 Mk II beställdes i december 2009 efter en konkurrensupphandling där även Bronco ATTC deltog.

Bronco All Terrain Carrier (ATTC)

Den midjestyrdade pansarbandvagnen Bronco utvecklades vid Singapore Technologies Kinetics (STK) under senare hälften av 1990-talet, en utveckling som i många stycken var möjlig att genomföra tack vare ett samarbete med Hägglunds (vilket torde vara en av förklaringarna till de många likheterna mellan koncepten). År 2001 levererades de första seriemässiga fordonen till Singapore Armed Forces (SAF) och i mitten av 2007 meddelades att över 600 Bronco hade tillverkats eller var i produktion för SAF.

Som en del av de 700 miljoner £ som hade avsatts i UK för UOR (Urgent Operational Requirements) lades i slutet av 2008 ett kontrakt värt 150 miljoner £ vid STK på drygt 100 ATTC Bronco (i en vidareutvecklad version benämnd Warthog). Detta UOR-kontrakt var resultatet av en riktad upphandling och hade sin grund i att engelsmännen kommit att använda sina "Vikings" på ett sätt i Afghanistan som inte var förenligt med den ursprungliga roll de anskaffades för. Detta användningsätt hade med önskvärd tydlighet visat på otillräckliga skyddsnivåer i BvS10 S "Viking" såväl vad avsåg det ballistiska skyddet som skyddet mot minor. BAE Systems Hägglunds gjorde ett försök att "komma med" i nämnda UOR-upphandling genom att visa upp en vidareutvecklad variant av "Viking" benämnd BvS10 Mk II (som klarade de krav som hade satts upp för Warthog), men detta misslyckades eftersom tiden runnit iväg och kontraktet gick till STK.

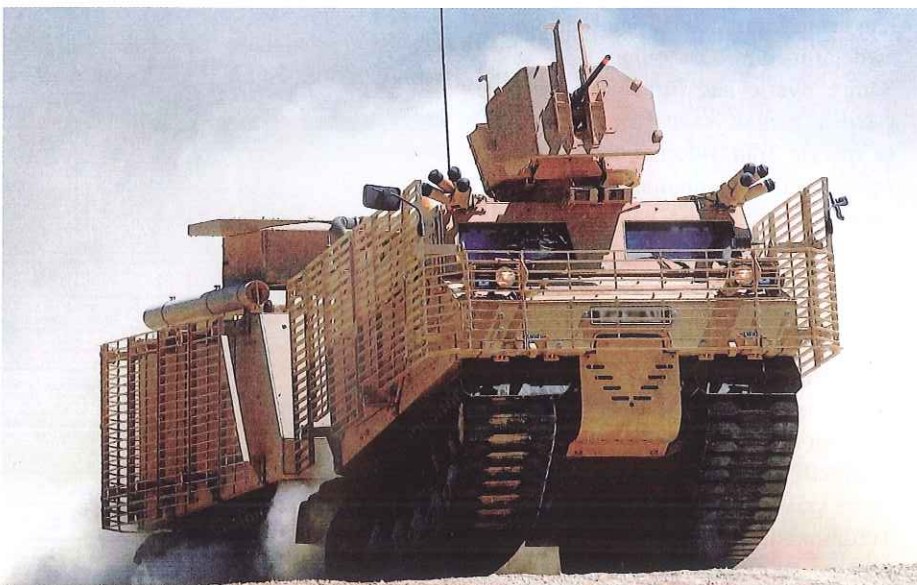
En notis i detta sammanhang är den brittiska marinkårens beslut hösten 2009 då de valde att anskaffa 24 st BvS10 Mk II – ett val som tydliggjorde att de inte följde den brittiska arméns val av Warthog.

Skyndsamt behov av pansrade bandvagnar till den svenska ISAF-styrkan

En ny strategi för FM:s materielförsörjning (MFS) fastställdes den 2 februari 2007. Kort kan MFS sammanfattas i att vi i högre grad skall nyttja FM befintliga materiel och marknadens möjligheter och endast i undantagsfall utveckla ny materiel. MFS trycker också på att "internationell samverkan skall vara huvudalternativet vid all anskaffning" och att "nyttan av internationellt materielsamarbete skall maximeras".

Med detta som grund och samtidigt beaktande Försvaretsmaktens skyndsamma behov av pansrade bandvagnar till ISAF (den multinationella styrkan International Security Assistance Force i Afghanistan) – de första fordonen skulle vara på redan i början av 2012 (helst tidigare) – övervägde FMV hösten 2010 möjligheterna att rikta upphandlingen till BAE Systems Hägglunds för anskaffning av BvS10 Mk II. En sådan riktad upphandling torde ha kunnat motiveras med att:

- Sverige sedan länge har ett väl etablerat samarbete med de länder som redan anskaffat BvS10 och varmed vi också har ingångna MoU (Storbritannien, Nederländerna och Frankrike – en pågående upphandling vi hade kunnat "hänga på"), något som öppnar för goda möjligheter till gemensamma insatser i faserna vidmakthållande och vidareutveckling (inte minst viktigt när erfarenheter från missioner skall hanteras).



Brittisk STK "Warthog"

Foto: STK



Holländsk BvS10 MK I med galler

Foto: Wikipedia

- Sverige har intresse i att öka kostnads-effektiviteten genom att minska statens egen verksamhet och ge leverantörerna större åtaganden, t.ex. i form av utökade åtaganden för industrin under vidmakthållandefasen avseende materielunderhåll, utbildning, vidareutveckling mm – och att ett sådant ”OPS-case” kan vara lättare att uppnå med en försvarsindustri i Sverige varmed djupgående kontakt sedan länge finns etablerad.
- Sverige har intresse att utöka industrins åtagande ”på plats” avseende underhåll av de fordon som används i internationell tjänst – i dagsläget utgörs dessa fordon företrädesvis av BAE-produkter (Bv 309, Strf 90 samt RG32M), vilket hade kunnat lägga en god grund för motsvarande underhåll om ytterligare fordon från företagens produktsortiment tillkom (BAE hade dessutom redan etablerat ett sådant åtagande för Nederländernas BvS10 Mk I i Afghanistan).

- BAE Systems Hägglunds AB är en försvarsindustri i Sverige som ur ett säkerhetsperspektiv skulle kunna vara viktig för landet att den finns kvar (inte minst för vidmakthållande och vidareutveckling av de drygt 1100 fordonssystem som BAE-koncernen tillverkat och som fortfarande är i operativt bruk i det svenska försvaret)

Men... Nu blev det aldrig så att FMV gjorde någon officiell framställan till Försvarsdepartementet i detta ärende. Det främsta motivet till att genomföra en upphandling i konkurrens torde vara ekonomiskt – detta förfaringssätt ger goda möjligheter att ”pressa priset” till nivåer som svårligen kan nås i en riktad upphandling. Dessutom rimmar en konkurrensupphandling betydligt bättre med såväl LOU (Lagen om Offentlig Upphandling) och LUFSS (den nya lagen från 2011 om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet som dels ska ge bättre konkurrens på den gemensamma marknaden inom EU,

dels ge starkare skydd för ländernas säkerhetsintressen). Och i Sverige har vi inte en försvarsindustristrategi som pekar ut stridsfordonsindustrin som viktig ur ett säkerhetsperspektiv. Men om inte det slutgiltiga kostnaden blev lägre i denna konkurrensupphandling, så fick vi garanterat ett betydligt bättre fordon än vad en riktad upphandling skulle ha gett...

Projekt ”Bandvagn Ny”

Den 17 januari 2011 inleddes det första projektmötet avseende nya pansrade bandvagnar till det svenska försvaret. Inriktningen vid den här tidpunkten var att ha en publicerbar RFQ (Request For Quotation) framme till den 25 februari 2011. Den främsta anledningen till den extremt korta tiden, trots att en mycket komplicerad anbudsinfördran skulle arbetas fram på drygt en månad, var det akuta behovet av fordon till den svenska styrkan i Afghanistan. Totalt 15 fordon – 12 trupptransportfordon och 3 ambulanser – skulle om möjligt finnas på plats hos ISAF redan under våren 2012 och FS23.

Ett riksdagsbeslut togs den 3 februari som godkände att 650 Mkr får användas i upphandling av BvNy, d.v.s. en budget för ca 1/3 av det totala behovet som bedömdes till 150-160 bandvagnar i olika konfigurationer. Dessa konfigurationer sammanfattades i följande roller:

- Trupptransport (APC)
- Ambulans (AMB)
- Ledning (C2)
- Logistik (LOG)

För ytterligare roller (t.ex. ARTHUR, Reparation, Radiolänk) sågs möjligheten att förverkliga dessa inom ramen för en modul på den flakförsedda LOG-bandvagnen.

På kvällen den 24 februari, dagen innan RFQ:n skulle publiceras, meddelades överraskande att Nederländerna gått med på att hyra ut femton bandvagnar av typ BvS10 MkI till Sverige. Detta gjorde att FMV kunde senarelägga publiceringen av RFQ:n, preliminär tidpunkt sattes till maj 2011. Det nya upplägget gav en mängd fördelar:

- RFQ kunde på ett helt annat sätt kvalitetssäkras
- FM gavs möjlighet att få fram fastställda målsättningar (TTEM och TOEM)
- Inhyrda bandvagnar kunde levereras snabbare till ISAF – redan till FS22
- Nyproducerade bandvagnar kunde levereras senare till ISAF – till FS24 alternativt FS25
- Möjligheten öppnades att genomföra produkt demonstration i vintermiljö.



Brittisk BvS10 "Viking" i Afghanistan

Foto: BAE Hägglunds



Ombyggd BvS10 från Nederländerna och Storbritannien

Foto: FMV

Lån av BvS10 från utlandet

När det stod klart att Nederländerna kunde hyra ut bandvagnar till Sverige för användande i Afghanistan var det på förekommen anledning viktigt att omedelbart inrätta en organisation inom FMV helt separerad från det projekt som hade till uppgift att senare konkurrensupphandla nya pansrade bandvagnar.

Det blev en grannliga uppgift som krävde en betydligt större arbetsinsats än vad som från början kunde förutses. Eftersom befintliga holländska BvS10 Mk I inte fullt

ut mötte de krav som satts upp för bandvagnar som skulle användas inom ISAF, krävdes en rad modifieringar. Inte minst för att öka möjligheterna att verka vid sidan av vägen. Lösningen blev bra och enligt konceptet man tager vad man haver (eller snarare "får"):

- BvS10 Mk I framvagn från Nederländerna
- BvS10 Mk 0 bakvagn från Storbritannien
- Delar från "NL & UK UOR kits":

- "Bar armour" (det utvändiga galler-skyddet mot RPG-hotet)
- Extra ballistiskt sidoskydd
- Förbättrat minskydd
- Plattmount ringlavett och nattkamera (från NL)
- Övriga modifieringar för ISAF:
 - Lednings- och sambandssystem
 - Extra minskydd framvagn
 - Hållare, fästen, förvaring etc

Av de femton inhyrda vagnarna som iordningställdes är inriktningen att fem av vagnarna skall behållas på hemmaplan för utbildning och som reserv. Övriga tio vagnar levereras till Afghanistan från årsskiftet 2011/2012. Inom ramen för ISAF kommer vagnarna att användas för sjukvårdstransport, som kompanivagnar och för driftstöd. I leasingavtalet ingår en servicetekniker från leverantören som sköter underhåll på plats i insatsområdet.

Vagnarna har formellt fått beteckningen M5370-31001 BVS 10 SP/T.

I nästa nummer kommer jag att behandla den konkurrensupphandling som gjordes inom ramen för projekt BvNy och ge det vinnande fordonet en närmare beskrivning. BvS10 MkIIB och de varianter av denna vi nu beställt till det svenska försvaret.



Modifierad inlånad BvS10

Foto: FMV