

Stridsvagn S mot T-72

Av Lars Gyllenhaal

När jag i slutet av 1980-talet utbildades för att kunna leda en pluton av den tornlösa stridsvagnen S så var den förmodade huvudmotståndaren den sovjetiska T-72. Hur hade en duell mellan en S och en T-72 egentligen slutat?

Det här med min fascination för den tornlösa stridsvagn S, eller 103 som den formellt hette, började nog för min del i en modellaffär i Stockholm kring 1982. Där köpte jag en japansk byggsats i skala 1:48 föreställande den svenska vagnen. När den väl var byggd ville jag veta mer och ännu mer om S-vagnen. Internet fanns inte och biblioteken hade inte mycket att erbjuda. Jag skrev ett brev till stridsvagnens konstruktör, Sven Berge. Han var mycket tillmötes-

gående mot mig trots att jag bara var en fjortonårig grabb.

Jag imponerades av hur överingenjör Berge bestämt sig för att bygga en stridsvagn med lägre och bättre profil än någon annan modern vagn, att bygga en riktig överlevare på slagfältet inspirerad av franska och tyska idéer och erfarenheter från andra världskriget.

Den internationella uppmärksamheten kring S:en blev också ovanligt stor. Av någon anledning var det dock inget annat land som köpte in vagnen och jag blev medveten om att vagnen var både hyllad och kritiserad.

Mitt S-intresse avtog inte, jag skrev en rätt rejäl uppsats om vagnen och ett år senare fick jag praktisera på pansarregementet P 4 i Skövde och året därpå P 10 i Strängnäs. När det var dags för mönstring blev det Norrbottens pan-

I förgrunden på denna bild från min grundutbildning 1988 syns min egen vagn.
FOTO: Lars Gyllenhaal





Så här glad är man efter att ha kört en S för första gången. Min kamrat på bilden hette nog Peder Öhgren. Han blev utnämnd till bäste soldat på kompaniet. FOTO: Lars Gyllenhaal



Undertecknad på förarplats i en strv 103C under kadettskolan vid Pansartruppernas Stridsskola i Skövde sommaren 1989. FOTO: Lars Gyllenhaal

sarbataljon P 5 i femton månader. Nu skulle jag verkligen få lära mig det mesta om stridsvagn 103 i skala 1:1. Det var lätt att lära sig köra vagnen, den hade en rad användarvänliga finesser som ett MC-liknande styre med vilket man både svängde vagnen och riktade kanonen. Gasturbinen gav bra kraft men projicerade också tyvärr en för

värmekameror lätt synlig pelare rakt upp i vädret...

Det visade sig i alla fall vara lika mäktigt som jag trott att få skjuta med den automatladdade stridsvagnskanonen, dessutom på mål som bestod av delar från det tyska slagskippet Tirpitz. Lika minnesvärt var att få skjuta på luftmål med kulsprutan som fanns på min vagnchefshuv. Målen

var flygande "korvar" som modiga piloter bogserade. Vilken känsla det var när spårlysen visade att elden låg rätt.

Den nackdel med vagnen som bekymrade mig mest var inte att vagnen inte kunde skjuta under gång. Man fick höra att värdet av att kunna skjuta under gång kanske uppvägdes av en bättre profil och rekordsnabb förmåga att rikta hela vagnen. Det minus jag då tänkte mest på var snarare att vagnarna så ofta gick sönder, och de var så tekniskt intrikata att allt vi kunde göra, allt vi fick göra, var att öppna motorluckorna och avvakta teknikernas ankomst. Förutom att vagnen hade en ovanlig motorlösning hade den en omfattande hydropneumatik som möjliggjorde att hela vagnen kunde riktas med extrem precision och snabbhet.

Tack och lov var just "min" vagn, 2282 hette den,



Lättnaden var enorm när man väl hade kravlat sig upp på den andra stranden. Visserligen fanns det pumpar i flytbälgen men jag var ändå rätt skraj när jag fick ordern att köra rakt ut i sjön. FOTO: Lars Gyllenhaal

Från de jämförande proven mellan en stridsvagn 103C och en sovjetisk T-72 från Tyskland (som ärvt dem från Östtyskland). FOTO: Lars Gyllenhaal



ovanligt frisk. Jag kände mig bortskämd när i princip alla andra vagnar blev stående efter några dagars användande. Och ändå var C-modellen av stridsvagn 103 betydligt driftsäkrare än föregångarna...

Med facit i hand kan man konstatera att 1950-talets svenska prognos om skjutning under gång inte slog in. Precisionen i denna typ av eldgivning förbättrades snabbare än väntat. Moderna tornstridsvagnar har en träffsannolikhet på 80 procent eller mer av vad som kan uppnås när man står stilla. Men anklagelserna mot S-vagnens förespråkare om det avgörande i att ha ett torn är alltså inte särskilt rättvisa med tanke på den låga tornprecision som fanns när stridsvagn S utvecklades.

Hur var det då med den låga höjden, starkt lutande fronten och de hemliga gällerskydd som enbart skulle monteras i krigstid - var de inte ändå starka fördelar som länge

var av betydelse? Nja, tyvärr indikerade de jämförande test med T-72 som gjordes i mitten av 1990-talet att S-vagnen inte var särskilt bra skyddad mot eld från T-72, inte ens med de där gallren som vi aldrig fick höra ett knyst om. Dessutom visade sig T-72 ha en förvånansvärt god framkomlighet i norrlandsterräng. Det var nog tur att S-vagnen aldrig fick möta T-72 i några verkliga dueller. Den togs ur den svenska krigsorganisationen 2001.

År 2015 är det meningen att den första helt nydesignade ryska stridsvagnsmodellen, Armata (ibland felaktigt benämnd som Armada), skall komma i tjänst. Bland det mest intressanta med denna vagns konstruktion är att den verkar bekräfta det som ändå var värdefullt med S-vagnen, att S banade väg för flera framsynta idéer. Armata blir inte tornlös men lär få ett torn utan besättning, för att möjliggöra ett rätt S-liknande chassi.

Nyhetsbrevet Militärt!

Genom ett samarbete med Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek driver jag, Lars Gyllenhaal, nyhetsbrevet Militärt. Syftet med min artikelserie är att råda bot på den brist på information som förmedlas om samtidens militära utveckling på svenska.

Detta gör jag dels genom min blogg och mina böcker, men ämnar med Militärt att även skriva kortare faktamässiga artiklar om den militära utvecklingen efter 1945 – såväl kalla kriget som nutid.

SMB är en intresseklubb som drivs av stiftelsen Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek, som har till syfte att öka kunskapen om det militära kulturarvet i allmänhet och förståelsen för behovet av ett svenskt försvar i synnerhet. För att läsa mer och ansöka om medlemskap, vänligen se www.smb.nu

Det finns inga kostnader eller krav i samband med att du prenumererar på nyhetsbrevet.

Med vänlig hälsning

Lars Gyllenhaal

