

TEKNIK FÖR ALLA

11-25 OKT

21

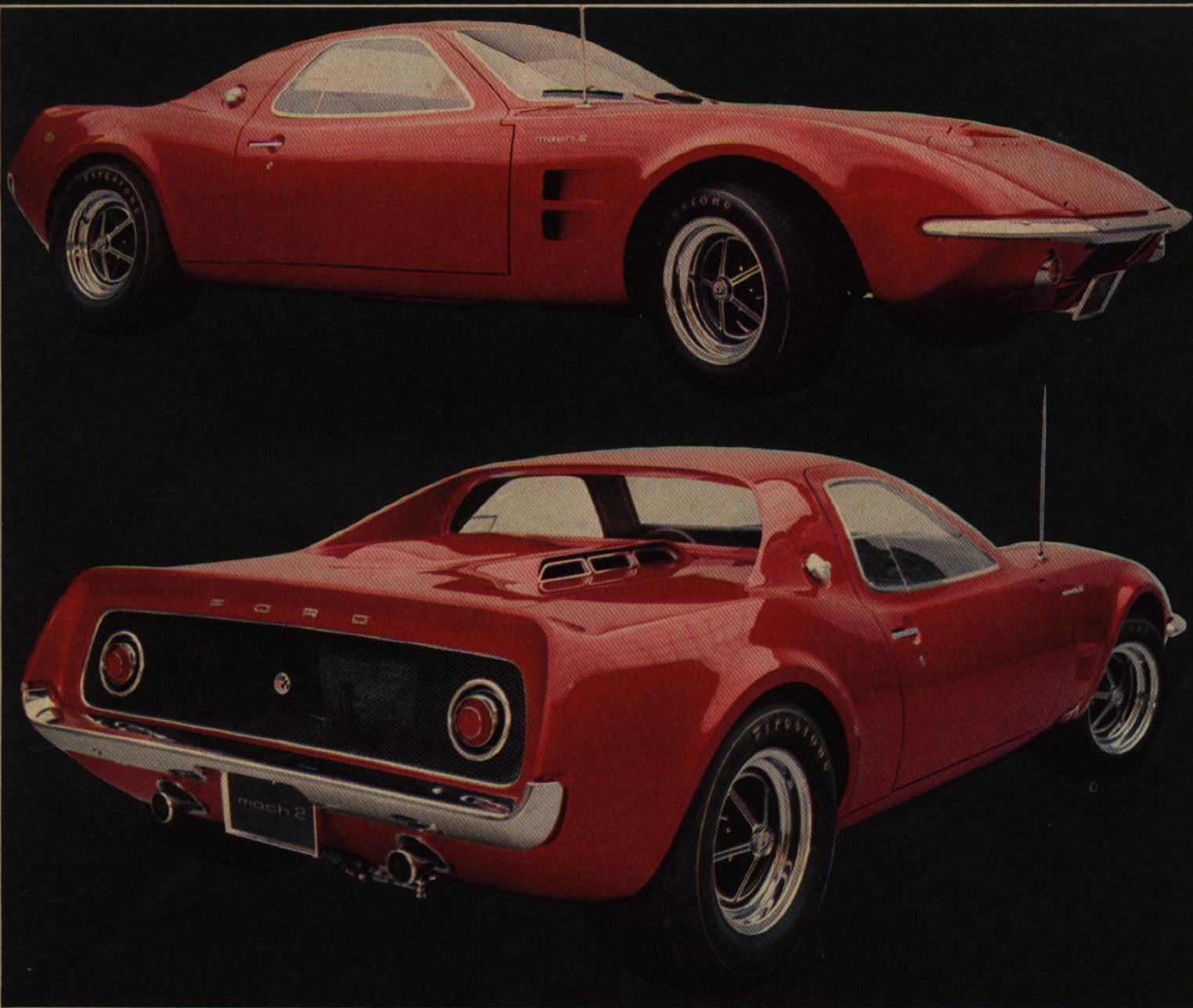
1967

PRIS 1:75 INKL OMS

I DANMARK 3:75 INKL OMS

I NORGE 3:50

I FINLAND Fmk 1:95



Pristävling

test: VW 1500 Automatic

FRANKFURTSALONGEN

J 26 MUSTANG

VINCENT 1967

STRIDSVAGN S

NYGAMMAL TANK



Under de nio år som förflutit sedan de första planerna på en ny vagn kom upp har åtskilliga gamla konstruktioner tagits fram ur glömskan, dammats av och moderniserats, varefter de olika detaljerna bakats samman i den enhet som blivit stridsvagn S.

Redan från början stod det klart att den vagn man ville ha skulle väga maximalt 37 ton, samtidigt som den var lika väl pansrad som dåtidens 60-tonsvagnar. Enda möjligheten att minska vikten var då att bygga en vagn med små dimensioner, då det främst är pansarskalet som väger.

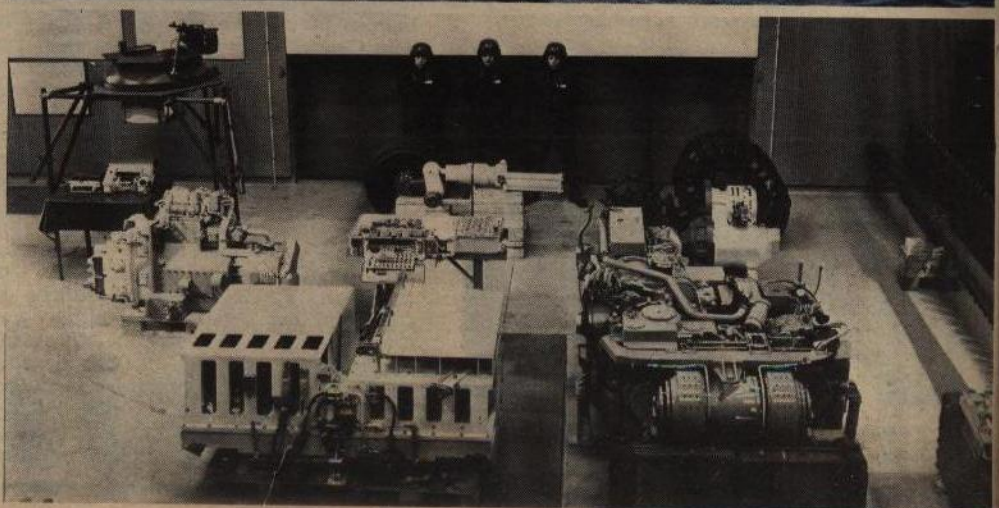
En fransk stridsvagn från 1916, St Chamond M 16, hade en kanon som var fast monterad i skrovet och riktades genom att man vred vagnen i rätt läge. Detta system beslöt man använda istället för det konventionella tornet, som dels är tungt, dels gör vagnen onormalt hög med en stor träffyta som följd.

1949 tog Bofors fram ett par prototyper till banddrivna luftvärnskanoner som hade ett fjädringssystem som kunde ställas om inifrån vagnen för att få den helt vågrätt placerad även om den stod i lutande terräng. Detta system hade man från början velat göra hydro-pneumatiskt, men armén ville hellre ha ett mekaniskt, varför man lät det mera avancerade gas-vätskesystemet vila.

Då man så skulle bygga "S" tog man fram detta system och modifierade det för att det skulle passa i stridsvagnen. Man hade då klarat av höjdriktningen av kanonen och sidriktningen sköter man som sagt genom att vrida hela vagnen i sidled. För att detta ska kunna ske snabbt är spårvidden mycket stor, samtidigt som bandens anliggningsyta mot marken är relativt kort.

Den fasta kanonen möjliggjorde även att man hade automatisk laddning, varför laddaren kunde elimineras. Av erfarenheter från kriget visste man att det vid strid var ytterst sällan som både förare och riktare arbetade samtidigt och man tänkte till en början låta befälhavaren både köra vagnen, rikta kanonen och sköta skjutningen, men av olika orsaker lät man bli detta projekt, och körningen svarar nu en speciell förare för. Även befälhavaren har dock alla manöverorgan han behöver och genom att han trampar ned gaspedalen övertar hans reglage manövreringen av vagnen från föraren. Ser han ett mål behöver han alltså inte ge föraren order om att styra mot det utan kan blixtnsnabbt själv

I dagarna har de första exemplaren av den nya stridsvagnen "S" gått ut till pansarförbanden efter nio års intensivt utvecklingsarbete. Stridsvagnen har kallats "epokgörande, en revolutionerande nykonstruktion," osv, men nog är det mycket man känner igen...





Till vänster en vagn på väg upp på det torra efter en simtur. Här håller man på att fälla ned den bälg som ger vagnen flytkraft. Till höger en interiörbild med en av de tre besättningsmedlemmarnas plats. Två sitter vända framåt och en bakåt.



På bilden till vänster några av de enheter som ingår i stridsvagn S. I bakre raden från vänster gyrostabiliserad huv, besättning, band, drivmedel. I raden framför riktapparat, slutväxel samt längst till höger en rad ammunition bredvid kanoenen. De två stora enheterna längst fram på bilden är ammunitionsmagasinet och motorenheten.

Text BJÖRN SVALLNER

Foto BENGT WESTLUND

få vagnen i rätt läge. För att man snabbt ska kunna backa sitter radiooperatören med ryggen i färdriktningen och med möjlighet att se bakåt.

Under kriget arbetade Landsverk med en pansarbil med tvåförsarsystem så att man kunde köra lika säkert både framåt och bakåt. Den blev dock ingen succé och kom aldrig i storproduktion.

TURBIN GER FART

Motorbullret avslöjar snabbt att det inte är en helt konventionell motor som döljer sig under pansarplåten i fronten. Parallellt med Rolls-Royce-dieseln kan man nämligen köra en Boeing gasturbin när man önskar speciellt stora kraftuttag, t ex då man vill köra fort på landsväg, vilket innebär ca 50 km/tim. Motoreffekten för kolvmotorn är 240 hk, medan gasturbinen ger 490 hästar i den senaste versionen och 330 i de första vagnarna. Båda motorerna körs på diesellojla och i bränsletankarna ryms omkring 1 000 liter.

Under de prov Pansartrupperkolan gjorde med en av de första prototyperna fann man att vagnen nog var bra, men sikten ut var om möjligt ännu sämre än i konventionella vagnar. Bofors beslöt därför att försöka förbättra detta och nu har man ett i mängd och mycket unikt system med gyrostabiliserade prismor runt befälhavaren, varför han kan rikta in sina "tittgluggar" på ett mål och sedan är den inställd på detta även om vagnen kränger eller svänger. Samma system användes för att rikta kano-

nen och vrida tornet på den engelska stridsvagnen Centurion, som även den används i svenska armén.

Vid invasionen i Normandie försågs ett antal Sherman-stridsvagnar med en flytanordning bestående av en bälg, ett system som även används på Strv S men det har här blivit ytterligare raffinerat och varje vagn bär ständigt denna simutrustning, som gör det möjligt för den att ta sig över även djupa sjöar. Bälgen ligger under pansar och är alltså väl skyddad. Upp- och nedmontering går på ungefär en kvart varefter vagnen är klar att ta sig fram sjövägen med ungefär tre knops fart.

Stridsvagn S är utan tvekan för armén vad Vigen är för flygvapnet, en maskin som kan klara det mesta. Utöver de vanliga funktionerna kan den även klara av vägbyggen och tekokning! Fram kan man nämligen snabbt montera ett schaktblad och inne i vagnen finns en elektrisk tekokare.

Hur känns det nu att köra stridsvagn S? Det annorlunda bullret märker man inte så mycket av, då besättningen alltid har tättslutande hjälmarna med inbyggda hörlurar så att så gott som allt buller utestängs. Dessutom är ljudisoleringen mellan motorrummet och vagnens mellersta del med sittutrymmet ovanligt bra. Vid körning lägger man främst märke till vagnens stabilitet, då de åtta separat avfjädrade hjulen sväljer de flesta ojämnheter i marken. Styrningen sker med ett styre försett med två vridreglage ungefär som gashandtaget på en motorcykel. Bandens inbördes hastighet regleras av en vridning av styret, och vagnen styrs alltså som en cykel. Genom att "ge gas" med handtaget höjer man frampartiet och genom att "slå av gasen" sänker man nosen. Motorvarvet regleras av en vridning av pedalen och på durken finner man även bromsen. Strax under den glugg man ser ut genom från förarplatsen finns de enda instrumenten, hastighets- och varvmätarna.

Tack vare den kompakta konstruktionen sitter man tätt inpå varandra med kamraterna inom synhåll. Sikten är därtill betydligt bättre än i andra fordon av detta slag och någon cellskräck känner man inte av trots det massiva pansarskalet runt omkring.

Priset? Det har man satt en hemligstämpel över, men man meddelar att hela ordern till Bofors löper på 500 miljoner — den största order som armén någonsin gjort på en gång.

