

PPSKOLAN

HÖGKVARTERET

ARMEINSPEKTIONEN

Ink den 10<sup>NYD PA</sup> / 3 19<sup>1/8</sup> nr 23:8

Avg den / 19... nr -

*Inför nr Pa handlingar  
2/6 - 48.*

Till Inspektören för pansartrupperna.

Härmed får undertecknad, som jämlikt Ainsp/ C nr 23:8  
den 14/2 1948 beordrats som plutonchef för Shermanplu-  
tonen, vördsamt översända avskrift av " P.M. över iakt-  
tagelser ifråga om Shermanstridsvagnarna under fältt-  
jänstövningarna 25/2- 4/3 1948, vilken P.M. insänts till  
K A F T, Fordonsbyrån.

Skövde 12/3 1948

*S. Korch*

Sten Korch

Kapten.

*Tillhör P-kommittén*

P.M.

över iakttagelser ifråga om Sherman-stridsvagnarna under fälttjänstövningarna 25/2 - 4/3 1948, *avser endast för kända jämförelser*

Sherman-plutonen, som jämlikt Ainsp/C nr 23:8 den 14/2 1948 deltog i fälttjänstövningarna, bestod av en Sherman II (flygmotor), en Sherman III (dieselmotor), en Sherman V (Chrysler-motorer) samt en terrängpersombil och en KR-bil, och ingick i 2.strvkom. Vid fälttjänstövningarnas början underställdes plutonen 11.cskkomp III.pinfbat I 16, som framgick längs vägen Granviken - Olshammar - Askersund. Plutonen förblev underställd detta förband till övningarnas slut.

Den väg, längs vilken plutonen framryckte, var mycket krokig och backig, och vägbanan var till största delen täckt av hård is. På flera ställen var den också så smal, att möten och omkörningar endast med svårighet kunde utföras. Under övningarna var vägen till stor del minerad, varför minröjning måste utföras innan vagnarna kunde framgå. Som terräng- en icke medgav förflyttning vid sidan av vägen förbi de minerade ställena, blev framryckningshastigheten låg.

Efter övningarnas slut körde plutonen till Skövde vägen Askersund - Olshammar - Karlsborg - Tibro - Väreås - Skövde.

Styrning.

Cletrac-styrningen har visat <sup>sig</sup> tillförlitlig och effektiv. Den i harkigt väglag <sup>huvudsakligen</sup> sämre styrförmågan beror <sup>enbart</sup> på bandens konstruktion (avsaknaden av broddar). Inga <sup>eller</sup> som helst felaktigheter ha förekommit på styrväxlarna och inga reparationer eller justeringar ha utförts, trots att förarna <sup>endast</sup> hunnit få <sup>ca 1 tim</sup> körövning före fälttjänstövningarna <sup>och</sup> följaktligen <sup>varit</sup> ganska ovana.

Bandaggregat.

Bandaggregatet har hållit väl för alla påfrestningar det utsatts för. Inga löphjul eller bandplattor ha behövt bytas. Kilarna för bandbultarnas låsning ha dock visat benägenhet att lossna och falla bort, beroende på att muttrarna <sup>så</sup> småningsom gångats ur. Även om en dylik kil fallit bort, ha bandbultarna eller bandtungorna icke visat benägenhet att röra sig. Om en fjäderbricka lades in under kilens mutter och denna drogs åt hårt, blev kilen <sup>sittande</sup>.

I isigt och halkigt väglag ha banden på Sherman V, vilka äro utförda med U-formade gripvagnar, visat sig vara olämpliga. Sherman V råkade därför vid många tillfällen glida av vägen, varvid vid tre tillfällen ena bandet krängdes av. I det ena fallet kunde vagnen åter direkt köras upp på bandet, men i de två andra måste detta tas av, läggas ut framför vagnen



och denna köras på igen. Denna reparation tog varje gång c:a 2 tim i an-  
 sordk. Sherman V hade också svårt att taga sig uppför många backar, då  
 banden endast slirade. Med hjälp av handplattor m/41 kunde stigningarna  
 tas, men detta förfaringsätt tog ofta avsevärd tid. Dessa handplattor,  
 i satsen om 3 - 5 st, lades med bandtungorna nedåt under banden, som här-  
 igenom fingo ökad gripförmåga.

Genom att Sherman V alltid gick främst i kolonnen och visade dålig  
 framkomlighet på isbelagd väg, bibringades åskådare antagligen den uppfatt-  
 ningen att Sherman-vagnarna äro svåra att manövrera vintertid. Detta är  
 icke fallet, då de två andra vagnarna icke någon gång körde fast. Samtliga  
 vagnar övervunnos vid terrängkörning de hinder, som måste passeras.

Vid färden från Åskersund från Åskersund till Skövde <sup>den</sup> 2/3 råkade Sherman  
 V i en kurva komma i sladdning och körde med låg fart emot en bergvägg med  
 vänster drivhjul. Detta krossades och måste bytas mot ett från den Sherman-  
 vagn, som icke deltog i övningarna. Efter reparationen kördes vagnen vidare  
 mot Skövde. C:a 1 km väster Mölltorp råkade vagnen i en utförsbacke i sladd-  
 ning och körde av vägen, varvid ena bandet krängdes av. Sedan vagnen dragits  
 upp på vägen och bandet lagts på kördes den till Skövde utan vidare svårig-  
 heter, då vägen i fortsättningen var fri från is.

Sherman III med gummi-band har visat sig ha bästa framkomligheten i  
 halkigt väglag och har varit lättast att manövrera. Detta beror i någon mån  
 på att den har lägsta fordonsvikten (28 ton).

### Kraftöverföring.

Kraftöverföringen har icke vållat några svårigheter och endast en  
 justering har utförts. Då Sherman V kolliderade med bergväggen bräcktes  
 fästet till en av de tre kopplingsarmarna i motorkopplingen. Felet upp-  
 täcktes icke förrän kopplingen började slira i en backe efter 5 km körning.  
 Efter justering kunde vagnen utan svårighet och utan att någon slirning  
 förmärktes köras vidare.

### Motorer.

Motorerna ha fungerat oklanderligt och några reparationer eller just-  
 eringar ha icke behövt utföras. Startsvårigheter ha icke alls förekommit,  
 trots att temperaturen nattetid vanligen höll sig omkring - 15° C. Motor-  
 värmare användes icke och varmkörning förekom endast under viloperioden  
 28 - 29/2, då motorerna kördes med 10 tim mellanrum. Samtliga motorer start-  
 ade vid första försöket, och vid Sherman V behövde icke ens startsprutan  
 användas. Detta är anmärkningsvärt, då vagnarna icke äro avsedda eller ut-  
 rustade för vinterbruk, fränsett att jalousier monterats.

### Bränsleförbrukning.

Bränsleförbrukningen har varit låg, särskilt vid rena landvägsför-

*En flyttning på omkring 200 meter i 30 min*

Flyttningar. Under hela tiden tankades endast tre gånger, varvid i regel blott ena bränsletanken behöfde fyllas. Sammanlagt tillryggelades under övningarna 215 miles  $\approx$  350 km.

Sammanlagd bränsleförbrukning under övningarna.

Sherman II 1090 l

-" III 680 l

-" V 925 l

Sherman II:s höga förbrukning beror på att vagnen gick c:a 3 mil längre än övriga och på att den i flera fall användes för bogsering.

Förflyttningen Askersund - Skövde (104 km) medförde nedanstående bränsleförbrukning.

Sherman II 225 l

-" III 160 l

-" V 300 l

Förflyttningen började 2/3 kl 1830, och plutonen var i Skövde kl 2300, efter 40 min rast i Karlsborg.

Den höga bränsleförbrukningen vid Sherman V beror dels på dikekörningarna, där uppkörningen förbrukade avsevärda mängder, dels på att vagnen ofta måste köras på växel under <sup>delar</sup> del av vägen, där halkan var svårast. Som drivmedel har till Sherman II och V använts lättbentyl och till Sherman III motorbrännolja.

Oljeförbrukningen har för samtliga vagnar varit normal.

#### Frånkomligheten på väg. (Se bifogad karta.)

Med undantag av de svårigheter, som uppstod på grund av den mindre lämpliga bandkonstruktionen vid Sherman V, har frånkomligheten på väg icke i någon större grad stått de svenska vagnarna efter. Om banden varit försedda med broddar skulle säkerligen många dikekörningar ha undvikits.

Vid ett tillfälle, natten 1 - 2/3, avsågs att flytta Shermanplutonen från Stäckhammar söder Askersund till en plats nordväst staden längs en sämre körväg. Som denna väg var mycket smal med branta slänter och gick fram genom sumpig terräng och vagnarna måste köras med avskärnad belysning samt det dessutom fanns en bro, som icke fick passeras, avråddes från denna förflyttning och plutonen kvarstod söder Askersund. Under fältmässiga förhållanden, då hänsyn icke behövt tagas till markskador samt med vid nattkörning tränade förare skulle denna förflyttning kunnat utföras utan större svårighet. Vagnarnas egenskaper hade ingen del i att förflyttningen icke utfördes.

#### Frånkomligheten i terräng.

Vid alla tillfällena, då läget så krävde, t e vid sprängda broar, intagande av flygskydd, samverkan med infanteriet, mm, förflyttades plutonen i terrängen utan svårighet. *Prots att marken var dåligt frusen visade*



vagnarna ingen benägenhet att gräva ner sig. Vid tre tillfällen övergingos vattendrag av 2 - 5 m bredd. Vid ett av dessa tillfällen, vid passerandet av Igelbäcken, körde Sherman III fast vid övergången, beroende på att broddarna icke monterats och på felbedömning av föraren. När nästa vagn gått över bogserades Sherman III upp av denna.

#### Reparationer och justeringar.

Reparationer ha endast utförts vid Sherman V, nämligen byte av vinsters drivhjul samt avtagande och påläggande av band, som vid två tillfällen efter dikeskörning krängts av.

Justering har endast utförts på motorkopplingen till Sherman V, vilken skadades vid kollisionen med bergväggen.

#### Övriga iakttagelser.

Vagnarna äro rymliga såväl på förarplatsen som i tornet. Härigenom underlättas all verksamhet vid körning och vid vapnens handhavande. Värmen från styrväxel och växellåda gör att föraren har ganska lätt att hålla sig varm. Den som står i tornet besväras dock avsevärt av luftdraget, som uppstår genom tornluckan på grund av fläktens kraftiga sugverkan.

På grund av att radio icke var monterad i vagnarna var förbandet svårt att leda. Den som står i tornet har mycket svårt att göra sig förstådd av föraren vid omkörningar o d, varför sådana i många fall försvärades. Om vagnarna avses att framledes delta i övningar, är det nödvändigt att radio inmonteras, dels för att möjliggöra förbandets ledning, dels för att av trafiksäkerhetsskäl erforderlig förbindelse skall kunna hållas inom vagnen med lokaltelefon. Radio kan utan större svårighet monteras och anslutas till i vagnen redan befintligt kablage. Kostnaderna beräknas till c:a 75 kr per vagn. I samband härmed kunde även vagnarnas avskärmning mot störningar prövas i jämförelse med motsvarande svenska anordningar.

#### Slutomdöme.

Vagnarna ha visat sig vara fältmässiga, genom det ringa antal reparationer och justeringar, som behövt utföras, trots att någon genomgripande överryn av materielen icke utförts efter ankomsten till Sverige.

Helhetsintrycket är att vagnarna visat sig väl fylla de krav man kan ställa på dem, och hade banden varit broddade skulle framkomligheten varit ännu bättre. De ha varit lätta att köra, trots att förarna endast hade kort utbildning i vinterkörning, och förbandet har kunnat lösa de uppgifter, som ålagts det. Den bästa egenskapen är fordonens tillförlitlighet, som gör att man för förbandet med en stark känsla av trygghet och visshet att materielen håller. Man behöver icke ängslas att styrningen skall gå varm eller mankera efter körning på krokig väg, att någon vagn skall stanna för olje- eller vattenläckage o d och icke heller att bränsleförrådet skall börja tryta efter en vägfärflyttning på 10 mil.