

Nedenstående artikel er bragt første gang i Dansk Militærhistorisk Køretøjs-Forenings blad nr. 70 – APRIL – 2007.

Efterfølgende er afsnittet om attrapper på basis af PMV M113 omarbejdet og afsnittet om attrapper på basis af Unimog 416 tilføjet.

Danske kampvognsattrapper

”Såfremt nogen skulle sidde inde med supplerende viden om dette emne, hører jeg meget gerne fra jer.”

Således slutter en artikel som Ole Willumsen skrev og bragte i klubblad nr. 6 ved årsskiftet 1995/1996.

Herunder følger en sammenskrivning af ovennævnte artikel med en tilsvarende, bragt i Wheels & Tracks samt oplysninger fra arkiverne ved Motorteknisk Afdeling (MTA) under Hærens Materielkommando (HMAK).

Indledning

Umiddelbart efter 2. verdenskrig indkøbte den danske hær en stor mængde engelsk materiel, deriblandt Universal Carrier, og i løbet af de følgende år havde man modtaget mere end 300 stk. De fleste af de leverede vogne var i ret dårlig forfatning, og reservedelssituationen gjorde brugen af dem temmelig besværlig. Af samme årsag blev de opmagasineret i 1951, men allerede få år senere fik 180 af dem et nyt liv i rollen som kampvognsattrapper. I den forbindelse havde vognene været gennem en genopbygning, der blev udført ved et civil firma.

Centurion-kampvognene, som den danske hær havde modtaget som våbenhjælp i 1953, var for dyre at bruge i den daglige tjeneste på grund af deres vægt og høje benzinforgbrug. Desuden anrettede de mange skader, når de blev anvendt i civil terræn. For at kunne træne kampvognsbesætningerne, uden at skulle anvende kampvognene, opstod ideen om en kampvognsattrap.

Carrier-baserede attrapper

Som basiskøretøj blev Universal Carrier'en valgt, dels fordi man havde den på lager, dels fordi der var tale

om et bæltekøretøj. I parentes bemærket fik hollænderne samme ide, men de anvendte Loyd Carrier som basiskøretøj og fremstillede ikke nær så mange attrapper som Danmark.

Carrier'ne blev udstyret med en stålramme som skulle simulere konturerne af en Centurion (men nok mindede mere om M24 Chaffee), samt et falsk tårn med "skorstenskanon" og affutage for et Browning 0.30 let maskingevær (Fig. 1).

Rammerne og tårnet blev forsynet med kanvas-paneler, dels for at forbedre illusionen af en kampvogn, men også for at gøre forholdene mere tålelige for mandskabet under vinterøvelser (selv om det stadig trak nederdrægtigt ind under rammen og regnvandet plaskede ind oven fra). Omfattende improviserede modifikationer som bl.a. en tag-presenning for at gøre forholdene behagelige for mandskabet, skal have været meget almindelige.



Fig. 1



Fig. 2

engelske Browning med et tysk produceret maskingevær (LMG M/62).

Disse Carrier-baserede attrapper blev, sammen med en del af de gamle umodificerede, brugt flittigt frem til 1965. Det var dog ikke helt problemfrit grundet den store slitage, det hastigt svindende reservedelslager samt en række færdselsuheld.

Engelske referenceværker har markant nok til stadighed hævdet, at vore Carrier'erne ikke blev ombygget til attrapper, men til panserjagere forsynet med en 106 mm dysekanon, senest i David Fletchers bog om Universal Carrier'en (Osprey, London, 2005).

Dodge WC-baserede attrapper

I foråret 1959 blev det foreslået, at nogle af de forhåndenværende Dodge WC-51 kunne afløse de af Carrier'erne der var nedslidte, i rollen som kampvognsattrapper. De eksisterende rammer kunne udmærket modificeres til at passe på Dodgen, til trods for de to køretøjers højst forskellige udseende.

Det var kun nødvendigt at fjerne forruderammen, reservehjulet, og ryglænene på ladet. Positionslys, bakspejl og nogle nye monteringsbeslag blev monteret på rammerne, og så havde man en kampvognsattrap på Dodge-basis. Der blev bygget 50 køretøjer af denne type (Fig. 3), efter at prototypen var blevet omhyggeligt testet. Prisen for opbygningen lå på ca. 2.800,- kr. Attrapperne blev udleveret til infanteriet i perioden maj til oktober 1960.

Samtidig hermed havde man indhentet et tilbud på en tysk kampvognsattrap opbygget af firmaet Kässbohrer på en Unimog S 404 undervogn. Selve attrappen havde stor lighed med den russiske T54 kampvogn. Prisen var 19.750 DM pr. stk., og man valgte at se bort fra denne løsning.

Bundeswehr havde indkøbt et antal attrapper i perioden 1957 - 58 og anvendte dem frem til 1979.



Fig. 3

Udleveringen af de 50 attrapper løste dog ikke problemet med de resterende Carrier-baserede attrapper, der som nævnt fortsat blev anvendt af pansertropperne, og i 1964 måtte man så endelig indse at de næppe kunne holdes i drift ret meget længere. De gamle Dodge WC-51 havde allerede vist sig at være en mulig løsning, og man foranstaltede en sammenligning mellem de to typer i 1965.

Konklusionen blev, at Dodge-løsningen kunne bruges, men at det var nødvendigt med nogle ændringer. Man opstillede herefter en liste over krav til køretøjet som resulterede i, at man valgte at konstruere en helt ny attrap.

Man opdagede ret hurtigt at rammerne i praksis var alt for store, hvorfor man demonterede skærmene, og kun bibeholdt selve tårnet (Fig. 2).

Op gennem 1950'erne var attrapperne forsynet med mandbårne radiostationer, og der blev gennemført forsøg med at medbringe SMH-stationer. I 1958 blev et mindre antal af de bedste attrapper ombygget ved Hærens Tekniske Korps (HTK) med en overdækket kasse i venstre side af førerkabinen. De blev forsynet med radio af samme type som Centurion-kampvognene (SCR 508/28) samt en JAP-generator til strømforsyning der blev monteret i vognens bagende. Samtidig hermed blev en nyudviklet tag-presenning indført, og i 1962/63 kom en ny affutage til det lette maskingevær, idet man udskiftede det

Kampvognsattrap M/66

Indledningsvis valgte man at konstruere den nye attrap på samme måde som den gamle, men stålørser-/kanvas-løsningen lod meget tilbage at ønske. Kanvasen rådnete og stålørserrammen var meget følsom over for selv lette kollisioner med træer m.v. hvilket gav en del reparationsarbejde. Kun en attrap bygget af glasfiberforstærket polyester ville være tilstrækkelig stærk og samtidig elastisk nok til at kunne modstå de stød den uundgåeligt ville få i brug.

To prototyper blev bygget til brug på henholdsvis WC-51 (Weapons Carrier) og WC-56 (Command Car). Hæren foretog selve opbygningen, mens attrappen med sideskørter og tårn blev fabrikeret hos Dansk Kunststofindustri i Søborg.

Basiskøretøjerne, der skulle anvendes til prototypeopbygningen, blev renoveret og ombygget af Skandinavisk Motor Compagni A/S, som afmonterede næsten alt på nær karrosseriet og de forreste skærme, og installerede 24-volts anlæg efter NATO-standard, samt et specielt udstødningssystem.



Fig. 4

Tårnet var monteret lidt over karrosseriet for at give føreren udsyn gennem den derved opståede sprække.

Der kunne monteres et tungt maskingevær (TMG M/50, 12,7 mm) til skydning med løs ammunition i en speciel affutage. Til kommunikation blev samme type VHF-materiel som i de Carrier-baserede attrapper anvendt. Hastighedsgrænsen for attrappen blev sat til 50 km/t og føreren skulle bære motorbriller, idet forrude-rammen jo var fjernet. Selv sikkerheds-seler blev installeret.

Man må sige at T/66 (Fig. 4), som prototypen kom til at hedde, så ganske overbevisende ud.

Testen af prototyperne blev gennemført uden klagepunkter, og en let ændret udgave blev standardiseret som "3/4 Dodge, 4 x 4, WC 51 og WC 56, Kampvognsattrap, M/66, 24V" (Fig. 5, Fig. 6). Blandt ændringerne var blandt andet en ændret kanon med røgsuger 1/3 fra blandingen, samt flytning af affutagen for TMG således at dette sad i en mindre udsat position. Broklassificeringen på 55 var dog nok at stramme den lidt.



Fig. 5



Fig. 6

De store brugere af kampvognsat-trappen var på dette tidspunkt Gardehusarregimentet (GHR) og Jyske Dragonregiment (JDR) med hver 44 stk. Øvrige brugere var Den Kongelige Livgarde (LG), Danske Livregiment (DLR), Prinsens Livregiment (PLR), Sjællandske Livregiment (SJLR), Falsterske Fodregiment (FAFR), Fynske Livregiment (FLR), Kongens Jyske Fodregiment (KJFR) og Dronningens Livregiment (DRLR) med hver 11 stk. Panserskolen (PNS) havde 10 stk. og Slesvigske Fodregiment (SLFR) samt Infanteriets Befalingsmandsskole (IFBS) hver 2 stk.

Modificering af Kampvognsatrap M/66

I februar 1968 skrev Hærkommandoen til HMAK med efterretning til landsdelskommandoerne vedrørende "Indbygning af signalmateriel i kampvognsatrap M/66".

Årsagen hertil var indførelsen af AN/VRC-12 VHF-radio serien i Centurion kampvognen. Indbygningen omfattede bundrammer, monteringsbeslag og kabler således at radiostationer og antenneanlæg kunne overflyttes fra kampvognene til kampvognsatrapperne. I alt 182 attrapper skulle have denne indbygning udført. 64 stk. blev opbygget til montering af AN/VRC-12 stationer og 118 stk. til AN/VRC-53 stationer. Indbygningen blev foretaget samtidig med en planlagt hovedreparation af attrapperne i løbet af 1968.

I juni 1968 skrev HMAK til brugende enheder af Centurion kampvognen omkring inddragning af "kørerens vindspejl" med henblik på at lade det udgå af normen for kampvognen og ændring af samme for brug på kampvognsatrap M/66. Der blev dog givet lov til at anvende resterende vindspejle indtil eventuelle beholdninger er opbrugt.

I efteråret 1968 afholdt GHR et forsøg med 4 attrapper M/66, der var blevet forsynet med de modificerede vindspejle samt afskærmning mellem tårn og krop. Forsøget viste at de nævnte foranstaltninger var en betydelig forbedring af arbejdsklimaet, og regimentet foreslog en yderligere afskærmning mellem nederste del af attrappens karosse og undervognen.

Efterfølgende blev Våbenarsenalet (VAR) pålagt at fremstille og montere ovennævnte afskærmning. Denne

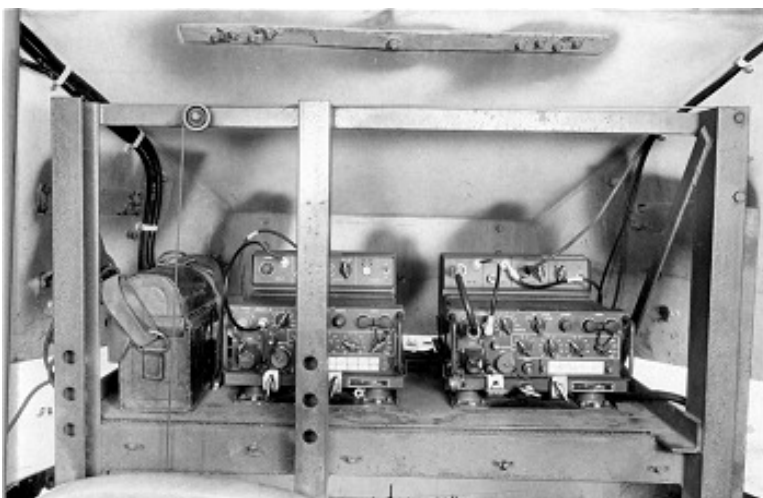


Fig. 7

opbygning blev brugerafprøvet hos GHR, og skulle være afsluttet i foråret 1970. I et notat dateret 2 JAN 1973 noterer MTA sig, at GHR trods flere rykkere ikke har fremsendt den aftalte rapport, men at regimentet telefonisk har udtrykt tilfredshed med stort set alle ændringer. Herefter ophører omtalen af de ovenfor nævnte forbedringer af kampvognsat-trappen i MTA's arkiv. Hvorvidt økonomien ikke tillod at udføre forbedringerne i praksis, eller man var gået i gang med udviklingen af kampvognsat-trappen på basis af PMV M113, og derfor ikke skønnede det lønsomt at udføre disse må stå hen i det uvisse.

I 3. udgave af typegodkendelsen af Kampvognsatrap M/66 dateret JUN 1972 blev den maksimalt tilladte hastighed nedsat til 40 km/t. Hvad årsagen hertil var, fremgår ikke af arkivet.

I 1975 viste nedslidningens spøgelse sig igen, idet MTA blev anmodet om at undersøge muligheden for at anvende 1 T Dodge W300M som basiskøretøj for Kampvognsattrap M/66. En egentlig overflytning blev ikke udført, men MTA nærrede store betænkeligheder ved projektet. Som grund herfor angav man fremstilling af nyt lad grundet forskellig ladhøjde, ombygning af (nogle af) vognene fra 12 til 24 volt, modifikation af vognenes udstødningssystem samt ændring af brændstoftank og akkumulatorkasse. Alt i alt skønnedes udgiften pr. køretøj at overstige 20.000,- kr. Samtidig hermed havde man ladet udfærdige en redegørelse over attrappernes vedligeholdelsesstandard. Denne viste at en betragtelig del af beholdningen kunne holdes driftsklare for mindre end ændringen af 1 T Dodge ville beløbe sig til, hvorfor denne mulighed ikke blev fulgt yderligere.

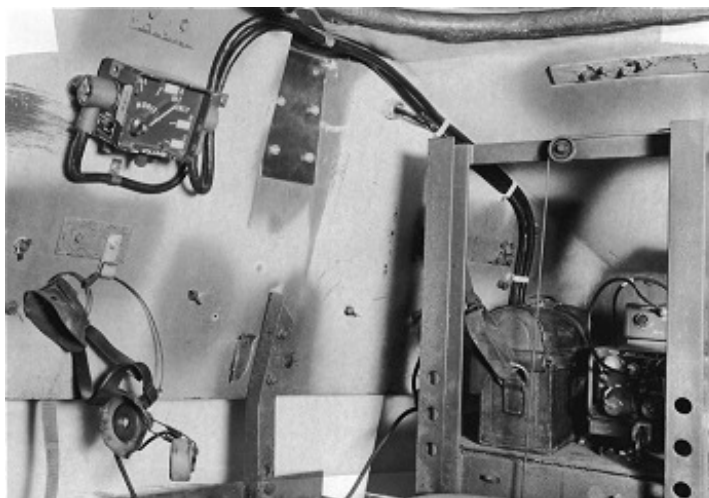


Fig. 8



Fig. 8a

men opbygningen var tilsyneladende udført på en Unimog 416 undervogn (Fig. 8a).

I maj 1975 skrev Østre Landsdelskommando (ELK) til LG, DLR, SJLR og GHR vedrørende klargøring af 50 attrapper til øvelse ARROW EXPRESS. I forbindelse med klargøring skulle attrapperne have indbygget monteringsrammer til DA/VRQ-271/281 og DA/VRC-271 (Fig. 7 og 8). Den nærmere årsag hertil omtales ikke, men kunne muligvis hænge sammen med anskaffelsen af Leopard 1A3 i 1974.

Forsøg med attrap ved Hærens Kampskole

Omkring midten af 1970'erne udførtes på Hærens Kampskole i Oksbøl forsøg med en afløser for de Dodge-baserede attrapper. Der er p.t. ikke yderligere oplysninger til rådighed,

Kampvognsattrap M113/M113A1

I 1981 lod HMAK 60 kampvognsattrap-sæt til PMV M113 fremstille (Fig. 9). På dette tidspunkt var de Dodge-baserede attrapper blevet udfaset og afhændet. Kanonen var opbygget på samme måde som på Kampvognsattrap M/66.



Fig. 9

Af nyheder i forhold til M/66 skal nævnes at M113-attrappen var forsynet med en kanonskudsmarkør (M/62). Vægten af attrappen var cirka 60 kg.

Den M113-baserede attrap fandt ikke megen anvendelse i Jylland. Grunden hertil var dels faldende øvelsesaktivitet, og dels at Leopard 1A3 grundet gummipuder på bæltene måtte køre på offentlig vej.

Attrappen har dog fundet anvendelse på Sjælland indtil den endelige udfasning af Centurion kampvognene.

Ved SJLR indgik de i Undervisningsmaterielkontorets (UMAK) beholdninger, og blev herfra udlånt til kampvognsenhederne, der også måtte på lånemarkedet for at skaffe M113 til at montere attrapperne på.

Regimentet anvendte attrapperne frem til omkring 1994, hvor man indfasede Leopard 1A5. UMAK i Oksbøl menes at have udfaset de sidste attrapper omkring år 2005.

Afslutning

På nær et vrug og en genopbygget vogn, er de få Carriers der findes i Danmark i dag af den ombyggede type med radiatorer. Kun to af de tilhørende rammer synes at have overlevet.

Så vidt vides eksisterer der i øvrigt kun to til tre funktionsdygtige Carriers og resten er vrug i forskellige stadier af fremskredent forfald.

Heller ikke de Dodge-baserede attrapper synes at have overlevet. En del af glasfiberattrapperne skal efter sigende være endt i Tyskland hos en ophugger, men hvem og hvor, og navnlig om nogle af karrosserierne har overlevet, er stadig ubesvarede spørgsmål.

M113-attrapperne er ligeledes som ovenfor nævnt udfaset. Rester heraf er set i Oksbøl Øvelsesterræn, samt på et paintball-center lige syd for Lemvig.

Hvis man skulle få lyst til at se en af de gamle Dodge-baserede attrapper i "aktion", er muligheden til stede i filmen "Soldaterkammerater på efterårsmanøvre".

Kilder:

1. "Danske attrapkampvogne", DMKF medlemsblad nr. 6, DEC 1995/JAN 1996.
2. "Danish Dummy Tanks – wheeled and tracked Centurion substitutes", Wheels & Tracks nr. 64, 1998.
3. HTK rapport "Demonstration af Kampvognsattrap T/66" dateret november 1966.
4. Konstruktionsjournal, diverse skrivelser etc. fra Hærens Materielkommando.
5. Diverse typegodkendelses-blade.

Billeder:

Slesvigske Fodregiments Historiske Samling: Fig. 1.

Christian Østergaard Jensen: Fig. 2.

Hærens Materielkommando: Fig. 3 til 8.

Danske Dragonforeningers Sammenslutning: Fig. 8a.

Martin Nielsen: Fig. 9.

En stor tak skal lyde til Ole Drostrup for bidrag til artiklen samt korrekturlæsning, og til Flemming Hendriksen for supplerende oplysninger omkring M113-attrapperne.