

VERGANE GLORIE.

Voertuig, Gepantserd, Wiel : 4x4, T17E1-serie. [Chevrolet]

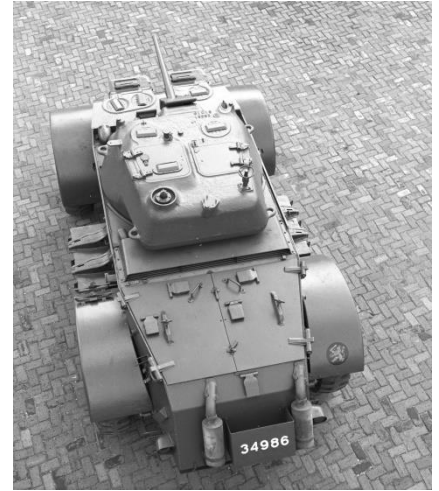
Deel 19

P. Smits, Cuijk.

Algemeen.

Het gepantserd wielvoertuig T17E1 Staghound was een ontwikkeling van de Amerikaanse producent Chevrolet. Door het Amerikaanse Leger was een eisenpakket opgesteld met de minimale eisen waaraan een in de toekomst te verwerven pantserwagen diende te voldoen. Ondanks dat, was het gepantserd wielvoertuig nooit opgenomen in het materieelbestand bij Amerikaanse legereenheden. In opdracht van het Amerikaanse Leger werd reeds voor de prototypefase het project geannuleerd.

Op een later tijdstip werd het Amerikaanse eisenpakket met betrekking tot de pantserwagen door de Britse Legerleiding aangepast. De aanvullende eisen vloeiden voort uit de ervaringen welke de Britse strijdkrachten op het gevechtveld hadden opgedaan. Daarbij was de Britse Legerleiding op zoek naar een voertuig welke onder extreme terreinomstandigheden, zoals de woestijn, kon worden ingezet. Uit het daarop volgende ontwikkelingstraject kwamen twee prototypen ter beschikking. Producent Ford ontwikkelde een over zes wielen aangedreven pantserwagen onder de projectnaam T17. Een 4x4 pantserwagen, met de projectbenaming T17E1, werd ontwikkeld door Chevrolet. In eerste aanleg ging daarbij de voorkeur van de Britse legerleiding uit naar de 6x6 versie. Het optreden van de vijandelijke troepen noodzaakte de Britse strijdkrachten het tactische optreden van de eigen troepen te wijzigen. Een van de daaruit voortvloeiende gevolgen was dat voorkeur al snel uit ging naar de 4x4 versie van Chevrolet. Ondanks zijn afmetingen en een massa van 14.000 kilogram bewees de Staghound zijn brede inzet mogelijkheden. Ondanks de smalle Italiaanse stegen en de straatjes op het Italiaanse oorlogstoneel voldeed het pantservoertuig boven verwachting.



Historie

Medio november 1941 werd in opdracht van de Britse regering een leveringsorder ondertekend voor twee prototypen van de T17E1. In de leveringsorder was vastgelegd dat het eerste prototype op 1 februari 1942 diende te zijn geleverd. Binnen dertig dagen na levering van het eerste prototype diende het tweede prototype te zijn geleverd. Beide prototypen waren geproduceerd bij het Engineering Experimental Laboratories van Chevrolet.

De eerste order omvatte de productie en levering van duizend T17E1, Staghounds. Op verzoek van de Britse overheid ging het Ordnance Department, medio juni 1943, akkoord met een tweede levering. Deze goedkeuring omvatte de levering van nog eens duizend gepantserde wielvoertuigen van het type T17E2. Bij de T17E2 was de gevechtskoepel welke bij de T17E1 was toegepast, vervangen door een aangepaste versie van het Fraser Nash tweelingaffuit. De constructie van het Fraser Nash affuit was dusdanig dat er twee .50 inch Browning M2 HB mitrailleurs konden worden geplaatst. Met dit type affuit hadden de Britse luchtmachtstroepen reeds op ruime schaal ervaring opgedaan. De Britse AVRO Lancaster bommenwerper voerden dit type affuit .met 50 inch mitrailleurs als onderdeel van de eigen verdediging. Warner Corporation Norge Division gevestigd te Detroit produceerde het tweelingaffuit voor de T17E2. Daarbij maakte Warner gebruik van elektrische componenten welke door Leyland Electric Co te Dayton, Ohio waren geproduceerd.

Medio december 1943 werd een derde versie, op basis van de T17E1, goedgekeurd, de T17E3. Daarbij was de wielonderstel van de Staghound T17E1 uitgerust met de gevechtstoren van de M8 HMC [Howitzer Motor Carrier]. In de gevechtstoren van de M8 HMC was een 75 mm M2/M3 houwtiser gemonteerd. Een prototype van de met de 75 mm houwtiser bewapende T17E3 werd gebouwd in oktober 1943. Reeds voor de aanvang van de serieproductie werd het T17E3 project geannuleerd. De belangrijkste reden hierachter was dat de serieproductie van Staghound inmiddels was gestaakt. Er zijn echter bronnen welke melding maken van het gegeven dat van de T17E3 nog 789 exemplaren zijn geproduceerd.

Productie.

In het tijdvak 1942-1943 plaatste de Britse regering bij het US Ordnance Department meerdere leveringsorders. In het totaal omvatte de leveringen 3844 T17E1 en T17E2 Staghounds waarvan de productie startte in oktober 1942. Het merendeel daarvan was geleverd onder contract W374-ORD-1315. Contractnummer W-374-ORD-1315 was goed voor de levering van 2.000 wielvoertuigen. Daarvan werden 1.500 exemplaren van de T17E1 uitvoering geleverd in 1942 en 1943. Eind 1943 werden nog 211 voertuigen in T17E2 uitvoering geleverd, gevolgd door een levering van 289 voertuigen in 1944. Chevrolet hanteerde voor deze serie voertuigen de serienummers AC-1-1301 tot 3300.

Daarnaast werden onder de volgende contractnummers, in opdracht van het US Ordnance Department de volgende aantallen en versie geleverd. Het Defence Aid Contract DA-W-374-ORD-281 omvatten de levering van 300 gepantserde wielvoertuigen. Daarvan werden 157 voertuigen eind 1942 geleverd en 143 voertuigen begin 1943. Chevrolet hanteerde daarbij de serienummers AC-1-001 tot 1300.

Order T3795 omvatten de productie van 1.000 gepantserde wielvoertuigen welke medio 1943 werden geleverd. Productieorder T10093 was goed voor de productie van 500 T17E2's welke in 1944 werden geproduceerd. Chevrolet hanteerde voor deze serie voertuigen de serienummers AC-1-3301 tot 4800.

Er is ook een productieorder bekend voor de levering van 44 voertuigen welke in 1943 werden geleverd. Naast de productieorder T7097 is er over deze batch weinig bekend. Er zijn aanwijzingen dat deze voertuigen zijn aangewend voor onderzoek en ontwikkeling in het kader van de oorlogvoering in de woestijn.

Het US Ordnance Department wees aan het gepantserd wielvoertuig de voertuigcode W6024839 toe. Tevens werden voor de gepantserde wielvoertuigen de serienummers 0005 tot 2004 en 4265 tot 6064 gereserveerd. Aan de Staghound werden volgens het US Army registrationnummer een serienummer toegewezen dat gelegen tussen de 6023295 tot 6032220. Met de toewijzing van het Army registrationnummer werd aan Amerikaanse zijde de definitieve typeaanduiding vastgesteld: Medium Armoured Car M6.

Chevrolet staakt de productie van de T17E1 medio december 1943 met de omschakeling naar de productie van de T17E2. De serieproductie van de T17E2 werd in de loop van april 1944 gestaakt. Zoals gebruikelijk bij een militair voertuig, vonden ook bij de Staghound tijdens het productietijdvak tal van wijzigingen en aanpassingen plaats.

Afb. 01:
Bovenaanzicht van het gepantserd Voertuig
Wiel: 4x4, T17E1, Staghound. [Chevrolet]

Productieversies.

Via de gebruikelijke ambtelijke en militaire kanalen bereikte de legerleiding en vervolgens Chevrolet een aantal punten van kritiek. Het merendeel van de kritiekpunten was afkomstig van de gebruikende eenheden waarbij het voertuig was ingedeeld. Aanpassingen in het productieproces, materieeltekorten en de kritiekpunten waren er de oorzaak van dat de productie van de Staghound was onder te verdelen in drie productiestadia. Bij de Staghound kunnen we een eerste, middelste en laatste productieversie onderscheiden. De belangrijkste verschillen tussen de verschillende productieversies zijn:

Eerste productieversie.

Bij deze productieversie was een pistoolpoort in beide zijwanden van de koepel aanwezig. Onder het frontplaat waren bij de productieversie sleepringen aangebracht. Bij de eerste voertuigen uit de serieproductie waren koplampen van met een grotere diameter gemonteerd op hoge lampvoet. Geen kanonschild aanwezig ter bescherming van het affuit van de 37 mm vuurmond. Black-out verlichting was gemonteerd op beide voorspatborden.

Middelste productieversie.

Het motordek was eerste instantie nog door middel van schroefverbinding bevestigd. Later zijn bij de middelste productieversie de dekplaten van het motorcompartiment, naar voren scharnierend gemonteerd. Sleepogen in de vorm van een gekantelde D welke op het oplopende frontpantser zijn aangebracht. Kleinere afneembare verlichtingsarmaturen met op de koplamp de black-out verlichting. De contourverlichting welke was toegepast vertoonde veel overeenkomst met die welke bij de gevechtstank M4 Sherman waren toegepast. Ter bescherming van het affuit van het 37 mm kanon is bij de middelste productieversie is een klein vierkant kanonschild toegepast. Ook werden de pistoolpoort in beide zijwanden van de gevechtskoepel niet meer toegepast

Laatste productieversie.

Bij de latere productieversies zijn alle voorgaande wijziging opgenomen en aangevuld met een aantal aanpassingen. Bij het tweedelige motorluik waren scharnieren in zijdelingse richting gemonteerd. Rond de montagebasis van de gevechtskoepel waren extra opstaande gepantserde strippen gemonteerd. Deze gepantserde strippen gaven, de relatief zwakke overgang van onderstel naar gevechtskoepel een extra bescherming tegen de scherfwerking van artillerie-, geweer- en mitrailleurvuur. Op het torendak van de gevechtskoepel was een adapter gemonteerd waardoor de voertuigbemanning in staat was een mitrailleur te plaatsen. Deze mitrailleur kon onder meer worden ingezet tegen luchtdoelen. Een kleinere niet zelfdichtende brandstoftank was toegepast.



Afb. 02:
Nederlandse versie van het gepantserd Voertuig Wiel T17E1 achter gebouw U van de Kromhoutkazerne te Utrecht. [Bron: GVTD]

Britse Strijdkrachten.

De Britse Strijdkrachten ontvingen een groot aantal T17E1, Staghounds verdeeld over twee leveringsnummers SM1212 en SM1263. In totaal omvatten de beide leveringsnummers 3.850 gepantserde wielvoertuigen welke in zeven batches werden geleverd.

SM1212 omvatten de levering van:

- 500 wielvoertuigen type T17E2 [F235762 tot F236261]
- 550 wielvoertuigen type T17E1 [F329860 tot F330409].

SM1263 omvatten de levering van:

- 1.000 wielvoertuigen type T17E1 [F116215 tot F117214].
- 200 wielvoertuigen type T17E1 [F214038 tot F214237].
- 600 wielvoertuigen type T17E1 [F215038 tot F215637].
- 500 wielvoertuigen type T17E1 [F225284 tot F225783].
- 500 wielvoertuigen type T17E1 [F235262 tot F235761].

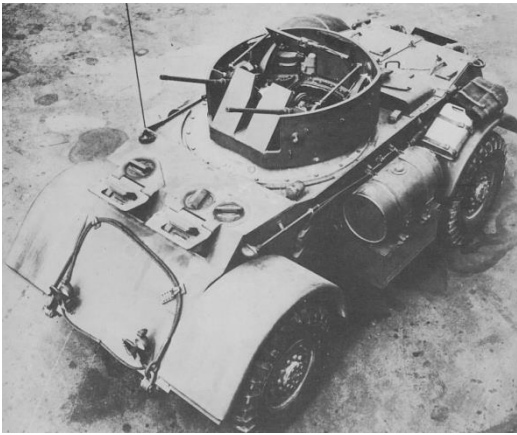
Beschrijving.

Chevrolet paste bij de ontwikkeling van het gepantserde wielvoertuig verscheidende nieuwe technieken toe. De assen welke voor de T17E1 waren ontworpen, waren een toonbeeld door hun eenvoud en de massieve constructie. Met deze ontwikkeling werd de basis gelegd voor de normen welke bij hedendaagse vrachtwagen ontwikkelingen nog van toepassing zijn. Zo paste Chevrolet onder meer tandwielen toe met een schuine vertanding toe. Het tandwiel met schuine vertanding werden dubbel, tegengesteld aan elkaar, toegepast. Op deze wijze werd een tandwiel gecreëerd in visgraatmotief.

Saginaw Steering Gear ontwierp en produceerde de stuurinrichting voor de T17E1. De mechanische constructie werd ondersteun door een hydraulisch systeem. Voor de benodigde druk was in het systeem een elektrisch aangedreven hydraulische pomp opgenomen.

De remmen waren volgens het hydraulische principe uitgevoerd maar voldeden aan normen zoals die werden gehanteerd in het begin jaren veertig. Naast de standaardcomponenten zoals hoofdcilinder en rempedaalassemblage vormden de twee uiterst grote vacuümverhogers van Bendix Hydrovacs model H-25-10V-92 daarop een uitzondering. Met het Bendix Hydrovacs werd de remdruk in het remsysteem opgevoerd. Wielremcilinders stuurden de remschoenen aan waardoor deze hun remmende werking konden uitvoeren.

Voor de voortbeweging van het 14.000 kilogram wegende T17E1 maakte Chevrolet gebruik van twee zescilinder verbrandingsmotoren. Het betrof GMC watergekoelde benzine lijnmotoren van het model 270 CID. De 270 CID motor was van het type kopklepper met een onderliggende nokkenas. Met cilinderboring van 3 25/32 in [96,4 mm] bij een zuigerslag van 4 in [101,6 mm] had de zescilinder een cilinderinhoud van 269,52 cu in [4,425 liter]. Daarmee leverde elke krachtbron een netto vermogen van 97 paardenkrachten [72 kW] bij 3.000 omwentelingen per minuut. Omgerekend was daarmee per 1.000 kilogram massa een vermogen van 13,93 paardenkrachten beschikbaar. Daarmee was de voertuigbemanning in staat het gepantserde wielvoertuig met een maximum snelheid van 55 mijl per uur [89 kilometer per uur] over de weg te verplaatsen. Een carburateur van Carter het model W1 mengde de aangevoerde brandstof met de aangezogen lucht. De noodzakelijke verbrandingslucht werd aangezogen via een luchtfilter werkend volgens het oliebadprincipe. In de cilinder werd het brandbare mengsel gecompriëerd met een compressieverhouding van 6,75:1. Elke motor was tot aan de centrale tandwielkast autonoom met een eigen vloeistofkoelsysteem, elektrische voorziening en versnellingsbak. Beide motoren met automatische versnellingsbak zijn parallel aan elkaar gemonteerd. Via een centrale gemonteerde tandwielkast werden de wielen aangedreven. Voor het verplaatsen van het gepantserde wielvoertuig was het niet noodzakelijk beide motoren te gebruiken.



Afb. 03:
Gepantserd Voertuig Wiel: luchtafweer 4x4, T17E2,
Staghound. [Chevrolet]. [Bron: Internet]

De 270 CID krachtbron was een ontwikkeling van GM Yellow Truck & Coach Division. Om te kunnen worden toegepast in het gepantserd wielvoertuig T17E1 diende de bestaande motor te worden aangepast. Aanpassingen aan de krachtbron omvatten onder meer een gewijzigde zwaardere lagering van de krukas. Ook waren er wijzigingen doorgevoerd aan het motor management in verband met de automatische versnellingsbak. Voor het gieten en afwerken van het cilinderblokken was GM Central Gray Iron Foundry te Saginaw ingeschakeld. Voor de assemblage van de krachtbron was de GMC motorenfabriek te Pontiac, Michigan verantwoordelijk.

Chevrolet hanteerde voor de krachtbron een serienummer dat was opgebouwd uit een letter-gevolgd door een cijfercombinatie. Voorafgaande aan het cijfercombinatie was lettercombinatie toegepast welke was opgebouwd uit drie letters. De toegepaste lettercombinatie waren ACR en ACL. Deze lettercode staat respectievelijk voor Armoured Car Right and Armoured Car Left. Het daarop volgende cijfercombinatie begon met het getal 1000. ACL 1055 stond voor pantserwagenmotor links met volgnummer 1055. Dit serienummer werd aangebracht op de montagebasis van de verdeler.

Elke krachtbron was uitgerust met een automatische versnellingsbak van General Motors. De versnellingsbak van het type Hydramatic kende naast vier gangen voorwaarts ook een gang achterwaarts. Beide uitgaande assen van de versnellingsbakken dreven een centraal gemonteerde tandwielkast aan. Ook de automatische versnellingsbak was van een serienummer voorzien. Het serienummer was opgebouwd uit een cijfer- en lettercombinatie met een volgnummer. Het serienummer kon bijvoorbeeld de navolgende combinatie laten zien, 2-AC-1000. Daarbij staat de 1 voor het jaar 1942, de 2 staat voor het jaar 1943, etc. De lettercode AC stond vermoedelijk voor Armoured Car [pantservoertuig]. Het daarop volgende getal komt overeen met het productienummer van de versnellingsbak in het aangegeven jaar.

Vanuit het centrale tandwielkast werden de achter- als vooras aangedreven. Dit laatste indien de terreinomstandigheden dit noodzakelijk maakte. Het differentieel kende twee tandwieloverbrengingen elk met een andere tandwielverhouding. Ook het differentieel was voorzien van een serienummer. Het serienummer was opgebouwd uit een driecijferige code gevolgd door een letter en vervolgens weer een cijfercode. Bijvoorbeeld, 232-A-39. Het getal staat voor de 232ste dag van dat jaar, 20 augustus. De lettercode vertegenwoordigt het jaar, A staat voor 1942, B staat voor 1943, etc. Het laatste getal geeft het volgnummer van het geproduceerde differentieel van die dag.

Het gepantserd wielvoertuig is uitgerust met een centraal gemonteerd elektrische te bedienen, gegoten gevechtskoepel. Opvallend daarbij was de lay-out van de gevechtskoepel. Deze vertoont veel gelijkheid met de gevechtskoepel welke eerder was toegepast bij de lichte verkenningstank M3, Lee Grant. De gyroscopische gestabiliseerd, hydraulisch te bedienen gevechtskoepel was uitgerust met een meedraaiende torenkooi. Om het draaien van de gevechtskoepel soepel te laten verlopen was een kogellager tussen de gevechtskoepel en het onderstel toegepast. In de gevechtskoepel was ruimte voor drie militairen, zijnde de voertuigcommandant, schutter en lader.

In de gevechtskoepel was een M24 affuit gemonteerd voor de vuurmond van het type M6. Van het kanon met een kaliber van 37 mm kende de schietbuis een lengte van 56 maal het kaliber. Bij het verlaten van de schietbuis lag de aanvangssnelheid [V^0] van het afgevuurde projectiel tussen de 776 en 884 meter per seconden. Dank zij dit vrij hoge aanvangssnelheid kende het afgevuurde projectiel een penetrerend vermogen van 48 mm pantserstaal. Dit bij een afstand van 500 meter en een treffer onder een hoek van 30 graden. Het M24 affuit was zo geconstrueerd dat coaxiaal aan de vuurmond een .30 inch [7,62 mm] Browning mitrailleur M1919A4 kon worden geplaatst. Naast het reeds omschreven primaire en coaxiale bewapening was rechtsvoor in het torendak van de gevechtskoepel een 2 inch mortier gemonteerd. Het mortier werd aangewend voor het afvuren van rookgranaten om het eigen voertuig aan de waarneming van het vijandelijk oog te onttrekken. Op het torendak kon een mitrailleuraffuit worden gemonteerd daarmee was de mogelijkheid gecreëerd een .30 inch Browning mitrailleur op het torendak te plaatsen.

In het onderstel was de chauffeur links gesitueerd met rechts van hem de boegschutter. Beide hadden de beschikking over een observatiegleuven welke met gepantserd plat worden afgedekt. Deze observatiegleuven waren in twee naar boven scharnierende gepantserde afdekkingen gemonteerd. Slecht in volledig geopende en gesloten stand kon de gepantserde afdekkingen worden vergrendeld door middel van een penvergrendeling. Voor het verplaatsen van het voertuig en waarnemen onder pantser waren periscopen van het type M6 gemonteerd. Daarbij beschikte de chauffeur over twee instelbare en de boegschutter over een instelbare periscoophouder met periscoop. In front van de boegschutter was in het frontpantser een kogelaffuit gemonteerd waarin een .30 inch [7,62 mm] Browning mitrailleur kon worden geplaatst. Het kogelaffuit had in het horizontale vlak een vuursector van 34 graden. In het verticaal vlak lag de vuursector tussen de -10 tot en met +45 graden.

Voor het opbergen van mee te voeren materieel en uitrusting waren twee opbergkisten gemonteerd. Deze opbergkisten bevinden zich aan weerszijden, laag tegen opbouw, tussen de beide assen. Op de opbergkisten waren houders gemonteerd voor het plaatsen van demontabele brandstoftanks. De demontabele brandstoftanks, kenden elk een inhoud van 25 gallon [94,7 liter]. Indien de brandstof was verbruikt of men diende het gevecht aan te gaan, was de voertuigbemanning in staat om de beide brandstoftanks, van binnen uit mechanisch af te werpen. In het gepantserd wielvoertuig was een brandstofreservoir aanwezig, met een inhoud van 62 gallon [234,8 liter]. Het brandstofreservoir bevond zich op de bodem van het voertuig, onder de krachtbron. Met een elektrisch aangedreven dompelpomp werd de brandstof naar de carburatoren gepompt. De totale meegevoerde brandstofvoorraad bedraagt 112 gallon [424,6 liter] benzine. Deze totale brandstofvoorraad was voldoende om een afstand van 450 mijl [724,2 km] te overbruggen. Zonder gebruik te maken van brandstof in de demontabele reservoirs bedraagt de actieradius van het wielvoertuig 432 km. In de beide zijwanden van de wielonderstel was tussen de voorwielen en opbergkisten met brandstoftanks was een toegangsdeur aanwezig. Deze gepantserde deuren konden enkel van binnenuit worden geopend en gesloten toestand worden vergrendeld

Het gepantserd wielvoertuig had een elektrische installatie welke werkte op 24 Volt. Het elektrische circuit was volledig ontstoord, in verband met de aanwezige verbindingapparatuur. Aan de basis van het elektrische systeem waren vier 6 Volts accu's geplaatst met een vermogen van 200 Ampère/uur. Daarnaast was elke krachtbron uitgerust met een generator met spanningsregelaar. Het maximum afgegeven vermogen bedroeg 50 Ampère. De generator



Afb. 04:
T17E1 in een afwijkende KL configuratie. [Bron: GVTD]

werd aangedreven door de twee V-snaren waarmee koelventilator werd aangedreven. De beide generatoren verzorgde de stroomvoorziening van de motoren en de koepel alsmede het opladen van de accu's. Een in de hartlijn van de gevechtskoepel gemonteerde sleepringenwals werd de stroomvoorziening van de gevechtskoepel verzorgd.



Afb. 05:

Rechterachteraanzicht T17E1 op de oude Kromhoutkazerne te Utrecht.
[Bron: MH]

Het onderstel was opgebouwd uit gepantserde platen. Door middel een lasprocedure waren de losse platen tot een geheel is getransformeerd. De bepantsering varieert van minimaal 12 mm [.47 inch] tot maximaal 31,7 mm [1.25 inch]. Het frontpantser van het onderstel kende een dikte van 25,4 mm. Bij het frontpantser van de gevechtskoepel is een bepantsering toegepast met een dikte van 31,7 mm.

De achteras werd continu aangedreven. Daarin tegen kon de vooras al naar gelang de terreinomstandigheden als drijvende as worden ingeschakeld. Op de beide assen zijn 20.00x22 gevechtsbanden gemonteerd. Naast de bladveren en de hydraulische roterende schokdempers waren bij beide assen aan beide zijden stabilisatiestangen toegepast. De roterende hydraulische schokdemper welke tegen het chassis was gemonteerd, was door middel van een verbindingstang verbonden met het huis waarin de as was gemonteerd. Voor het oppompen van de banden was het voertuig uitgerust met een afneembare compressor. Deze compressor kon zonder het motorcompartiment te openen worden gekoppeld met een van de motoren. Hiermee is de mogelijkheid gecreëerd de banden van het wielvoertuig, onafhankelijk van de ondersteunende eenheid, op te pompen.

De Koninklijke Landmacht en de Staghound.

De T17E1 Staghound Mk 1 waarover de Koninklijke Landmacht [KL] kon beschikken waren afkomstig uit de Britse en Canadese legerdump. In het materieeloverzicht van 1951 stonden nog 108 T17E1 Staghounds vermeld. Later is geleidelijk dat aantal teruggebracht naar 31 exemplaren. Onder de voertuigkentekens KN-32-82 tot en met KN-33-12 waren de overgebleven T17E1 opgenomen in het voertuigbestand van de KL. Volgens het naslagwerk "Eenheden van de Nederlandse Cavalerie na 1945" zijn de laatste nog aanwezige T17E1, Staghound, Mk I medio 1964 afgestoten.

Gedurende het tijdvak 1946–1955 werden de Staghound Mk 1 intensief door de eenheden van de KL gebruikt. Hierbij valt het tijdvak in drie periodes te verdelen. Vanaf 1950 waren de T17E1 wielvoertuigen ingedeeld bij Cavalerie verkenningeskadrons welke op Territoriaal niveau waren ingedeeld. De Cavalerie verkenningeskadrons waarbij de T17E1 was ingedeeld betrof het 1ste – en 2de Eskadron Pantserwagens. In de loop van 1959 werd de nummering van eskadron pantserwagens gewijzigd in 440 - en 441 Pantserwagen Eskadron [Pawesk]. Beide Pawesk zijn opgeheven in de loop 1964. In de daarvoor liggende periode zijn de Staghound in hoofdzaak inzet voor opleidingsdoeleinden. Na 1955 werden een groot deel van de nog aanwezige T17E1 gestript waarbij alle opening in het wielonderstel zijn dichtgelast. Na te zijn gestript werden de gevechtskoepel met het gesprite onderstel ingezet ten behoeve van de statische beveiliging. Het betrof daarbij hoofdzakelijke militaire vliegvelden onder andere bij de militaire vliegbasis Welschap (Eindhoven), Soesterberg en Volkel. Een klein aantal T17E1 wielvoertuigen ontsprongen het strippen. Wat de reden hierachter was is en blijft onduidelijk.

Volgens het eerder vernoemde document "Eenheden van de Nederlandse Cavalerie na 1945" blijkt het volgende. In de periode 1945-1950 zou de KL ook de beschikking hebben gehad over een aantal pantservoertuigen T17E2. Werd de T17E1 ingezet voor verkenningdoeleinden, de T17E2 werd ingezet voor de luchtverdediging. Als gemotoriseerd luchtverdedigingwapensysteem wijkt de T17E2 op een aantal punten af van de T17E1. De bij de T17E2 gesloten gevechtskoepel was vervangen door een open toren met een afwijkende bewapening. Bij de T17E2 was de bewapening opgebouwd uit twee .50 inch Browning M2 HB mitrailleur. Beide mitrailleurs waren geplaatst in een elektrisch aangedreven 360 graden draaibare affuit. In het verticale vlak kende het affuit vuursector van -10 tot en met +70 graden. Het door Fraser Nash ontwikkelde affuit werd geproduceerd te Detroit door Warner Corporation Norge Division. In het gepantserd wielonderstel was geen kogelaffuit voor de .30 inch boegmitrailleur meer toegepast. De ruimte welke door de boegschutter werd ingenomen kon voor andere doeleinden aangewend, zoals munitieopslag. Wel bleven de waarnemingsmiddelen gehandhaafd.

Aangenomen mag worden dat de KL ook over enkele Staghound Mk III pantserswagens heeft beschikt. Deze waren voorzien van een Crusader tank Mk III gevechtskoepel compleet met 75 mm en 7,92 mm bewapening (modificatie uit 1945). In de periode 1955/56 zijn de Mk III pantserswagens in gebruik geweest ter verdediging van militaire vliegvelden. Daarbij waren pantserswagens ingegraven of ingebetonneerd. Bij de vliegbasis Volkel waren twee Mk III pantserswagens ingegraven en zeker een te Soesterberg (in beton gegoten). De laatste is nog aanwezig.

Uit de beschikbare beelddocumentatie kan worden vastgesteld dat een enkele of mogelijk een klein aantal T17E1 in een afwijkende configuratie bij de KL hebben gereden. Bij de afwijkende configuratie was onder meer de gevechtskoepel gedemonteerd. Daarvoor in de plaats was een frame met een kunststof voorruit gemonteerd. Over het aangebrachte frame kon een canvasdoek worden aangebracht. Volgens het bijschrift van de beschikbare foto was het gepantserde wielvoertuig bestemd voor de Technische Staf. Wat het precieze doel was is onduidelijk. Gelet op de configuratie van de latere YP-408 rijopleidingvoertuig rechtvaardigt dat de navolgende conclusie. Mogelijk was een of een klein aantal T17E1 was aangepast ten behoeve van de rijopleiding. Echter de Britse troepen beschikte gedurende de veldtocht op het vasten land van Europa over een T17E1 in vrijwel identieke configuratie. De Britse typeaanduiding luidt: Car, Armoured, 4x4, Command.

Voor zover thans bekend bevindt zich op Nederlandse gebied nog een zeer beperkt aantal GMC/Chevrolet T17E1 Staghound. Het Nederlands Cavaleriemuseum te Amersfoort en het Legermuseum te Delft hebben beide een T17E1 Staghound opgenomen in haar collectie. Te Overloon in de collectie van het Liberty-park, in de toekomst weer met de naam "Oorlogs- en Verzetmuseum", bevinden zich twee T17E1 Staghounds. Helaas verkeert een exemplaar, van de middelste productieserie, zich in een zeer desolate toestand. Voor zover bekend was deze Staghound ingegraven of ingebetonneerd als kazemat ter verdediging van een van de militaire vliegvelden. Het tweede exemplaar van de T17E1 behoort vermoedelijk tot de laatste productieserie. Het War Museum 1940-45 te Schaarsbergen beschikt ook over een T17E1, echter de toestand van het wielvoertuig is onbekend. Als laatste telt het Memory International War Museum te Nijverdal nog twee Staghounds. Daarvan is van een voertuig slechts de gevechtskoepel aanwezig. Het tweede voertuig welke uitwendig is gestript is naar alle waarschijnlijkheid afkomstig van vliegveld Volkel, waar deze ingegraven is geweest.

Bronnen.

TM9-1741, december 1942.

TM9-1741C, oktober 1943.

Internet site Staghound.org.UK

Eenheden van de Nederlandse Cavalerie na 1945, Bgen b.d J.M.A. Thomas en mr. E.A.K.G. Ruys.