

## VERGANE GLORIE.

Trekker, v/oplegger: 20 ton, 6x6, 4DL, Mighty Antar (Thornycroft)  
Vrachtauto, Open laadbak: 20 ton, 6x6, 4DL, Mighty Antar (Thornycroft)

Aflevering 23.

auteur dhr. P.A.G. (Piet) Smits

### Algemeen

Medio 1949 werd in Engeland een ontwikkelingstraject gestart teneinde de beschikking te krijgen over een zware 6x4 trekker voor oplegger. De olie-industrie was op zoek naar een zware trekker met een hoog motorvermogen. Met de trekker diende de stalen pijpen voor het transport van de gewonnen olie in de Irakese woestijn te worden aangevoerd. Aan de trekker werd de benaming, Antar Ibn Shadded, toegekend. De benaming was in overeenstemming met de toekomstige taak van de trekker en stond voor sterk en duurzaam.

De Britse strijdkrachten toonden al in een vroeg stadium interesse voor dit type zware trekker. Zij waren op zoek naar een trekker voor het transporteren van de middelzware tot zware gevechtstanks. Verdere ontwikkelingen leidden naar een militaire versie van de trekker Antar Ibn Shadded. Een van de aanpassingen omvatte het monteren van een lierinstallatie. Door deze aanpassingen werd de voertuigbemanning in staat gesteld een immobiele gevechtstank te bergen.

In de loop van het jaar 1951 kregen de Britse Strijdkrachten de beschikking over de eerste Thornycroft Mighty Antar trekker v/oplegger, met het Britse legercodenummer FV12001. Aan Britse zijde werden alle Amerikaanse Diamond T ballasttrekkers op termijn vervangen door de Thornycroft Mighty Antar. Tot midden jaren tachtig blijft de Thornycroft Mighty Antar, in diverse uitvoeringen, opgenomen in het Britse voertuigbestand. Aan Britse zijde was de opvolger de al even indrukwekkende Scammell Commander.



*Afb. 1: Vrachtauto, open laadbak: 20 ton, 6 x 4, 4 DL, Mighty Antar (Thornycroft) gekoppeld aan de nog ongemodificeerde aanhanger, gevechtstankvervoer, 45 ton, 12 wielen gereed om te worden beladen met een Centurion ARV MK 2.*

### Beschrijving

Voor de voortbeweging van de trekker/opleggercombinatie met zware belading was gekozen voor een Rolls Royce benzinemotor. Deze vloeistofgekoelde krachtbron was van het model Meteorite, Mk II. De Meteorite motor was in feite een ingekorte V8 versie van de V12 "Meteor" motor welke ook was toegepast voor de aandrijving van de gevechtstank Centurion. Die was weer afgeleid van Rolls-Royce Merlin welke onder meer werd gebruikt in de Spitfire gevechtsvliegtuigen tijdens de Tweede Wereldoorlog. De Meteorite, Mk II motorblok, kende een aluminium gegoten cilinder- en krukasblok met stalen cilinderwanden. Bij deze achtcilinder kopklepper waren de cilinders onder een hoek van 60 graden ten opzichte van elkaar geplaatst. Met een zuigerslag van 6 in. (152,4) mm en een cilinderboring van 5,4 in (137,1 mm) kwam de gezamenlijke cilinderinhoud van de krachtbron op 1.099 cu in. (18,009 liter). Daarbij kende elke cilinder een compressie van 6 : 1. Per cilinder waren twee inlaat- en twee uitlaatkleppen toegepast met een dubbele bovenliggende nokkenas. Naast de vier kleppen per cilinder waren twee KLG bougies van het type RC/M met een schroefdraaddiameter van 14 mm, toegepast. Voor de vonkvorming van de bougie waren twee B.T.H. magneetontstekingen van het type C8B/1A toegepast. Beide magneetontstekingen waren onder meer opgebouwd met een automatisch voorontstekingsmechanisme. Een magneetontsteking voedde de linker bougies terwijl de rechter bougies in contact stonden met de tweede magneetontsteking. Bij 2.000 omwentelingen per minuut leverde de krachtbron een bruto vermogen van 260 paardenkrachten. Het maximum koppel van 860 lb ft (110 kgm) werd bereikt bij 1.250 omwentelingen per minuut. Dit afgegeven vermogen van 260 paardenkrachten was om voldoende een snelheid van 28 mph (45 kilometer per uur) op vlakke weg te kunnen halen. De krachtbron was in een hulpframe gemonteerd. Het hulpframe met krachtbron was op zijn beurt met rubberblokken en twee reactiearmen flexibel in het chassis opgehangen. Voor het starten van de benzinemotor was een CAV startmotor van het model BS624W/2 toegepast.

Het smeersysteem van de krachtbron was opgebouwd volgens het dry-sump principe. Een dubbel werkende oliepomp pompte de motorolie uit de krachtbron naar het oliereservoir. In de leiding van het motorblok naar het oliereservoir was de oliekoeler gemonteerd. De oliekoeler was voor de rechterradiator, maar achter het radiatorscherm, gemonteerd. De toegepaste oliekoeler was opgebouwd uit drie met elkaar verbonden segmenten. Door deze constructiewijze van de oliekoeler passeerde de hete motorolie drie maal de koude en koelende luchtstroom. Tijdens het doorstromen van de drie secties werd de temperatuur van de motorolie teruggebracht naar 75° C ± 2° C. Vanuit het oliereservoir werd de motorolie door een perspomp en vervolgens via het oliefilter naar

een regelventiel opgevoerd. Dit regelventiel distribueerde de aangevoerd olie naar de diverse te smeren motorcomponenten. In de persleiding varieerde de oliedruk van 3,2 tot 4,6 kilogram per vierkante centimeter.

Voor de brandstofvoorziening van de krachtbron waren twee carburateurs toegepast. Beide Solex carburateurs van het type 46 ZNHP mengden de vernevelde brandstof met zuurstof tot een brandbaar en explosief mengsel. Dit type carburateur was onder meer uitgerust met een vacuümbediende acceleratiepomp en startcarburateur. Onder de magneten van de ontsteking waren de twee David benzinepompen van het membraantype gemonteerd. Elke benzinepomp werd mechanisch aangedreven door een excentrische nok in de tandwielkast aan de voorzijde van de krachtbron. Via een David brandstoffilter van het type P12A Mk 2A, welke links naast de radiator was gemonteerd, werd de brandstof opgevoerd naar beide carburateurs. Voor de opslag van de brandstof was de trekker uitgerust met twee brandstofreservoirs met een inhoud van elk 100 gallon (454,6 liter). De beiden brandstofreservoirs waren rechts en links direct achter de chauffeurscabine, aan weerszijden van de lierinstallatie gemonteerd.

Het koelsysteem was opgebouwd uit twee radiateurs met ventilator, een overlooptank, een waterpomp en een thermostaat. De aanwezigheid van een overlooptank (syphontank) wijst er op dat het koelsysteem was opgebouwd en functioneerde volgens het overdruk principe. Binnen het koelsysteem was een maximale overdruk van 10 psi toegestaan. Een gemonteerde centrifugaal waterpomp zorgde voor de noodzakelijke watercirculatie. Via een uitstroomopening aan de onderzijde van de radiator werd de koelvloeistof naar het motorblok gepompt. Bij een koelvloeistoftemperatuur van  $85^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}$  begon de gemonteerde thermostaat zich te openen. Was de koelvloeistoftemperatuur teruggelopen naar  $75^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$  sloot de thermostaat zich weer. Beide ventilatoren werden elk door een op de krukas van krachtbron gemonteerde poelie, door middel van een V-snaar aangedreven. Voor de vereiste spanning op beide V-snaren waren spanrollers toegepast, een voor elke V-snaar.

Het elektrische systeem waarmee het wielvoertuig was uitgerust, werkte op een spanning van 24 Volt. Aan de basis van het systeem stonden vier 6 volt accu's elk met een vermogen van 110 Ampère/uur. Bij een lopende motor werd de stroomvoorziening overgenomen door een CAV dynamo van het model D07X24/D568X. Deze dynamo was op het koppelingshuis gemonteerd. Door middel van twee V-snaren werd de dynamo door de cardanas tussen de motor en koppeling aangedreven.



**Afb. 2:** De trekker: 20 ton, 6 x 4, 4 DL. (Thornycroft Mighty Antar) met kenteken KN-30-33 gekoppeld met de Oplegger, gevechtstank-voervoer: 50 ton, 8 wielen, YTS 10060 (DAF) beladen met een Centurion Mk 7 met kanon 20 pounder.

samengevoegd. Vervolgens was het transmissiesamenstel in één hulframe gemonteerd. Onafhankelijk van het hulframe met krachtbron was hulframe met transmissiesamenstel in het chassis geplaatst. Tussen de krachtbron en het transmissiesamenstel was een cardanas met schuifkoppeling toegepast. Bij de flenzen aan krachtbronzijde en de cardanas, maar ook die van de versnellingsbak, waren rubberblokken toegepast. Hierdoor werden kleine onderlinge zijdelingse bewegingen tussen de krachtbron en het transmissiesamenstel opgevangen. Op de korte en flexibele aandrijfwas was een ventilator gemonteerd welke zorg droeg voor de koeling van het transmissiesamenstel. Tegen de zijwand van het transmissiesamenstel was een ontkoppelbare P.T.O. gemonteerd.

De Mighty Antar was een drie-assig voertuigen. Het afgegeven vermogen van de krachtbron werd door middel van een cardanas overgebracht naar de voorste achteras. De achterste achteras werd aangedreven vanuit de voorste achteras door middel van een kort cardanas. Alle toegepaste cardanassen waren aan één zijde uitgerust met een schuifkoppeling. Beide Thornycroft achterassen kende een bovenliggende aandrijving. Het differentieel werd gevormd door twee planetaire tandwielstelsels welke door een wormas werden aangedreven. Daardoor kenden de achterassen een dubbele vertraging met een overbrengverhouding van 14,4 : 1. Ondanks het differentieel kende de trekker bij de achterassen nog een bodemvrijheid van 394 mm. De beide achterassen, met een spoorbreedte van 2.292 mm, werden door middel van een groot aantal stabilisatiestangen (acht stuks) gefixeerd. Per schommelinrichting waren twee stabilisatiestangen toegepast. Vier stabilisatiestangen waren vanuit het chassis verbonden met de achterassen. De stalen vierkante vooras, van het type Elliot, was van het niet aangedreven type. De vooras kende een spoorbreedte van 2.286 mm.

De trekker v/oplegger was op alle assen afgeveerd. De toegepaste veren bij de vooras waren van het overlangse, half elliptische type. Aan de voorzijde waren de veeruiteinden door middel van veerhanden aan het chassis gemonteerd. Veerschommels welke aan de achterzijde waren toegepast, zorgden voor de noodzakelijke bewegingsruimte. Met behulp van veerstoppen was de vooras aan het

In de aandrijflijn was een constant mesh niet gesynchroniseerde versnellingsbak opgenomen met vier gangen en ingebouwde luchtkoeling. In het verlengde van de versnellingsbak was een hulpversnellingsbak gemonteerd met drie gangen. Daarmee kwam het totaal aantal gangen van de Mighty Antar uit op 12 gangen. Om het schakelen mogelijk te maken was tussen de aandrijfmotor en versnellingsbak een koppeling gemonteerd. Het toegepaste koppelmechanisme was opgebouwd uit twee droge 18 in. (457 mm) koppelingsplaten. Luchtdruk ondersteunde de bediening van het koppelmechanisme. Tevens was aan het koppelingspedaal een koppelingsrem gemonteerd waardoor het schakelen werd vergemakkelijkt. De koppeling, versnellingsbak met gemonteerde compressor en reductiebak waren tot één transmissiesamenstel

verenpakket bevestigd. Aan de bovenzijde van het verenpakket was een rubberstootkussen gemonteerd. De veren van de achteras zijn van het gelijke type als de veren van de vooras. Op de schommel was een veerzitting voor het monteren van het verenpakket gemonteerd. Daarbij schoven de veeruiteinden over de as kokers. Vangkabels begrensd de veeruitslag en op de as kokers waren rubberstootkussens aangebracht.

Het remsysteem werkte volgens het pneumatische principe en was bij alle wielen toegepast. Op de beide achterassen waren remtrommels met een diameter van 19 in. (482 mm) en een breedte van 7 in. (178 mm) gemonteerd. Op de vooras waren remtrommels toegepast met een breedte van 4 in. (102 mm) bij een gelijke diameter als de remtrommels op de achteras. Een luchtgekoelde twee cilinder compressor droeg zorg voor de noodzakelijke luchtdruk.

Vanuit het transmissiesamenstel werd de compressor aangedreven. Om deze reden was de compressor tegen de linkerzijde van het transmissiesamenstel gemonteerd.

De cilinders van de compressor kenden een boring van 2 13/16 in. (71,4 mm) met een zuigerslag van 2 1/4 in. (57,1 mm). Het remsysteem kende een minimum werkdruk van 5,9 en een maximum werkdruk van 7,4 kilogram per vierkante centimeter. Met het voetpedaal werden de remmen van zowel de gekoppelde aanhanger of oplegger gelijktijdig met de trekker bediend. Wel kon de chauffeur, met een in de cabine aanwezige hefboom, uitsluitend de remmen van de gekoppelde aanhanger of oplegger bedienen. De mechanisch werkende handrem werd ondersteund door luchtdruk. Daarbij werkte de handrem alleen op de achterwielen van het trekkend voertuig.

Bij de montage van de naven waren na stelbare conische rollagers toegepast. Daarbij waren de conische rollagers voor de naven bij de vooras direct op de astap gemonteerd. Daarentegen waren bij de achterassen as kokers toegepast. De 10.00x24 velgen zijn van het schijftype en opgebouwd uit twee losse flenzen met borgring. Op de samengestelde velgen waren 14.00x20 banden met 20 koordlagen gemonteerd. De toegepaste banden kenden een voorgeschreven draairichting, welke door middel van een pijl op de band was aangegeven. Ten opzichten van elkaar kende de schoteltrekker en ballasttrekker een afwijken bandendruk voor de achterwiel. Aan de linkerzijde van het wielvoertuig waren de velgen met wielmoeren vastgezet met linkse draad. Daarentegen waren aan de rechterzijde wielmoeren met rechtse schroefdraad toegepast. Om deze reden waren de wielmoeren gemerkt met een "L" of een "R".

Tegen de rechter lengtedrager van het chassisraam was de Marles stuurinrichting gemonteerd. De Marles stuurinrichting was opgebouwd uit een holle worm met dubbele rol. Deze mechanische stuurinrichting was uitgerust met hydraulische stuurbekrachtiging. Het hydraulische systeem van de stuurbekrachtiging was opgebouwd uit een hydraulische pomp, een bekrachtigingventiel, twee hydraulische cilinder en een oliereservoir. De hydraulische pomp met een vermogen van 700 lb cq in (49.2 kg/cm<sup>2</sup>) was tegen de achterzijde van de motor gemonteerd. Door een getande as werd de hydraulische pomp vanuit het motorblok aangedreven. Met de stuurarm (Pitmanarm) werd via een bedieningsarm het bekrachtigingventiel bediend. Ook stond de bedieningsarm door middel van een lange stuurstang in verbinding met de rechter fuséearm. De lange stuurstang was van het justeerbare model.

Voor de constructie van de chassisdelen was plaatstaal met een dikte van 5/8 in (15,875 mm) toegepast. Na het zetten van de staalplaat kenden de beide lengtedrager een hoogte van 11 1/8 in (311,15 mm) bij een breedte van 3 1/2 in (88,9 mm). Op een aantal locaties was het chassis extra versterkt met een 3/8 inch (9,525 mm) dikke staalplaat. Daarbij diende men onder andere te denken aan de locatie waar de schommel-as werd gemonteerd. Door de plaatsing van de koppelschotel op het chassis werd de massa van voertuig met beladen oplegger verdeeld over de voor- en achteras. Daarbij was een asbelasting van 10.160 kilogram op de vooras toegestaan. Bij de achteras was een asbelasting van 36.580 kilogram toelaatbaar.

Zowel de trekker v/oplegger als ballasttrekker waren uitgerust met een lierinstallatie. Daarbij was de lierinstallatie direct achter de cabine gemonteerd. Op de hulpversnellingsbak was de Power Take-Off (P.T.O) gemonteerd van waaruit de lierinstallatie werd aangedreven. Voor de aandrijving was een dubbele ketting is toegepast. De toegepaste lierinstallatie kende een maximum trekkracht van 22.500 kilogram. Met de lierinstallatie was het bedienend personeel in staat een defecte of beschadigde gevechtstank op de oplegger of aanhanger te lieren. Door het toepassen van katrollen kon de trekkracht indien noodzakelijk worden verhoogd naar 90.000 kilogram. Op de lierworm was een automatische rem gemonteerd. Op de horizontaal liggende liertrommel was een lierkabel toegepast met een diameter van 25 mm met een lengte van 112 meter. Daarbij kende de toegepaste staalkabel een breukbelasting van 35.500 kilogram. In de cabine van de trekker waren de bedieningsorganen van de lierinstallatie gemonteerd.

### **De Koninklijke Landmacht en de Mighty Antar (Thornycroft)**

Met de instroming van de Britse gevechtstank Centurion Mk 3, met een massa van rond de 50.000 kilogram, kreeg de Generale Staf te kampen met transportproblemen. Het ontbrak bij de KL aan de benodigde transportcapaciteit om de middelzware gevechtstanks Centurion via de openbare weg over een grotere afstand te verplaatsen. Uit de voormalige Amerikaanse Legerdump en via het MDAP had de Koninklijke Landmacht de beschikking gekregen over een aantal ballasttrekkers van Diamond T, type M20. Deze trekker is reeds in deel 7 van deze serie behandeld. De M-20 was ontwikkeld en geproduceerd als tanktransporteur voor de gevechtstank M4/Sherman. Deze M20 Diamond T tanktransporteur was in principe te licht voor het transporteren van de nieuwe en zwaardere gevechtstank Centurion.

Om toch te kunnen voldoen aan de vraag van transportcapaciteit was de legerleiding genoodzaakt uit te kijken naar een trekker welke wel over voldoende vermogen beschikte. De keuze van de legerleiding viel daarbij op de Britse Tanktransporteur, Mighty Antar, 20 ton, 6 x 4, Thornycroft, 1B. Begin 1954 verwierf de Koninklijke Landmacht bij Transport Equipment (Thornycroft) Ltd., Bastingstoke, Hants achtentwintig trekkers met koppelschotel. De bestelde trekkers werden in twee serie geleverd. De eerste 20 voertuigen werden geleverd met de serienummers 57232 tot en met 57251. Met de serienummers 60006 tot en met 60013 stroomden de tweede serie van acht voertuigen in. Mogelijk zijn de voertuigen geleverd onder de contractnummers 5302 en 5718. Dit type trekker met opleggerschotel werd als Trekker: 20 ton, 6 x 4, 4 DL, Mighty Antar (Thornycroft), nsn 2320-17-600-3650 opgenomen in het voertuigbestand van de KL. De schoteltrekker diende te worden gekoppeld met de nog in ontwikkeling zijnde Oplegger, Gevechtstankvervoer: 50 ton, 8 wielen, YTS 10060 (DAF), nsn 2330-17-600-3621.

Problemen tijdens de ontwikkeling van de oplegger met een draagvermogen van 50 ton zorgden ervoor dat de KL met een tekort aan transportcapaciteit bleef kampen. Noodgedwongen besloot de KL een aantal trekkers te modificeren tot ballasttrekker. De belangrijkste modificaties omvatten het aanbrengen van een laadbak en het monteren van de geleidingen voor de lierkabel. Deze ballasttrekker werd als Vrachtauto, Open Laadbak: 20 ton, 6 x 4, 4 DL, Mighty Antar (Thornycroft) onder nsn 2320-17-612-8912 opgenomen in het materieelbestand. Ook werd in officiële documenten de benaming Thornycroft Mighty Antar, trekker, 20 ton, 6x4, 4 DL, m/ballastbak gehanteerd. Deze gemodificeerde ballasttrekker was bestemd om te worden gekoppeld met de Amerikaanse 45-tons Rogers aanhanger M19. Echter voor het transporteren van de gevechtstank Centurion diende de bestaande M19 aanhanger eveneens te worden verbreed. De verbrede aanhanger werd als Aanhanger, gevechtstank: 50 ton, 12 wielen, m/verbreed laadvlak onder nsn 2330-17-600-3622 in het materieelbestand van de KL opgenomen. In de laadbak van de ballasttrekker kon extra ballast geladen teneinde meer tractie te verkrijgen op de aangedreven achterassen. De vrachtauto, open Laadbak kende een laadvermogen van 15,5 ton. Voor wat betreft de algemene gegevens zoals afmetingen en massa zijn beide types vrijwel gelijk.



**Afb. 3:** Achterzijde van de Vrachtauto, Open Laadbak: 20 ton, 6 x 4, 4 DL, Mighty Antar (Thornycroft), nsn 2320-17-612-8912.

Omtrent de verwerving bestaat een tweede versie. Volgens de tweede versie is de Mighty Antar aangekocht als "trekker voor aanhangwagen". Medio 1955 zou de eerste trekker voor aanhangwagen zijn omgebouwd naar trekker v/oplegger. Als argument daarvoor werd aangevoerd dat de prototypes van de oplegger, gevechtstankvervoer van DAF (YTS 10060) en een van Netam pas in 1955 ter beschikking kwamen. Pas in 1960 werden negen YTS 10060 opleggers door DAF gebouwd en uitgeleverd (totaal kreeg de KL de beschikking over 10 opleggers).

De aanwezige trekkers werden overeenkomstig het aantal beschikbare opleggers omgebouwd naar trekker v/oplegger. Het prototype van de DAF YTS 10050 volgde in 1962. Uitlevering van een serie van 35 stuks vond plaats in 1966/67. (In totaal waren 36 stuks van dit type oplegger aanwezig bij de KL). De resterende Antars werden nu

ook omgebouwd tot trekker voor oplegger. Beide prototypes van DAF opleggers werden in het opleggerbestand van de KL opgenomen.

Welke van de beide beschreven versie correct is was door de auteur niet te traceren. Gelet op de fabrieksdokumentatie en de configuratie van de trekker voor aanhangwagen zoals deze bij de KL heeft rondgereden neigt de auteur naar de eerste versie van de verwerving.

Met de verwerving van de trekker Thornycroft-Mighty Antar kreeg de KL te kampen met een bergingsprobleem. De aanwezige bergingscapaciteit had te geringe capaciteit om de trekker opleggercombinatie met belading te bergen. Medio 1953 werd overgegaan tot de verwerving van tien Scammell "Constructor" chassis. Het lag in de bedoeling de Scammell chassis uit te rusten met een takelinrichting van producent Büngerkraan. De takelauto was in eerste instantie onder het codenummer 49.3081 en later onder het nsn 2320-17-600-3655 opgenomen in de Naam- en Codelijsten. Het bleef echter bij één Scammell "Constructor" welke werd uitgerust met voornoemde takelinstallatie. De overige negen toekomstige takelauto's hebben als chassis jaren opgeslagen gestaan. Uiteindelijk zijn de Scammell chassis in 1967 overgedragen aan de KLu. Bij de KLu bleven deze wielvoertuigen tot medio 1980 opgenomen in het voertuigbestand. De ware reden waarom slechts één chassis als takelwagen was uitgevoerd is onduidelijk. Mogelijk voldeed de combinatie Büngerkraan en chassis mede in het licht van de enorme draaicirkel wel bijzonder nadelig was. De Scammell "Constructor" kende een draaicirkel van 1008 inch (25,6032 m).

Naast de Trekker: 20 ton, 6 x 4, 4 DL, Mighty Antar (Thornycroft) kreeg de KL in de loop van 1965 ook de beschikking over een klein aantal Duitse trekker, v/oplegger. Een exemplaar van de Faun trekker was reeds medio 1964 beproefd. De levering vond plaats van 1964 tot 1966 waarbij de zeven trekkers v/oplegger instroomden met de kentekens KN-27-50 tot en met KN-27-56. Deze zeven Faun trekkers werden als Trekker: 20 ton, 6x6, L1212/45 VSA (Faun Werke Nürnberg) onder nsn 2320-17-603-9904 opgenomen in het voertuigenbestand van de KL. Deze zeven Faun trekkers zijn enkel op Duits grondgebied ingezet ten behoeve van de aldaar gestationeerde eenheden. Gedurende een korte periode beschikte de KL in totaal over 35 trekkers v/oplegger ten behoeve van het zware transport. Echter midden jaren zeventig werd het aantal beschikbare Faun trekkers door een alles verwoestend ongeval teruggebracht naar zes exemplaren. De Rogers aanhangers en de Diamond T trekkers verdwenen spoedig na de instroming van de Faun trekker uit het materieelbestand.

De Mighty Antar was onder meer ingedeeld bij:

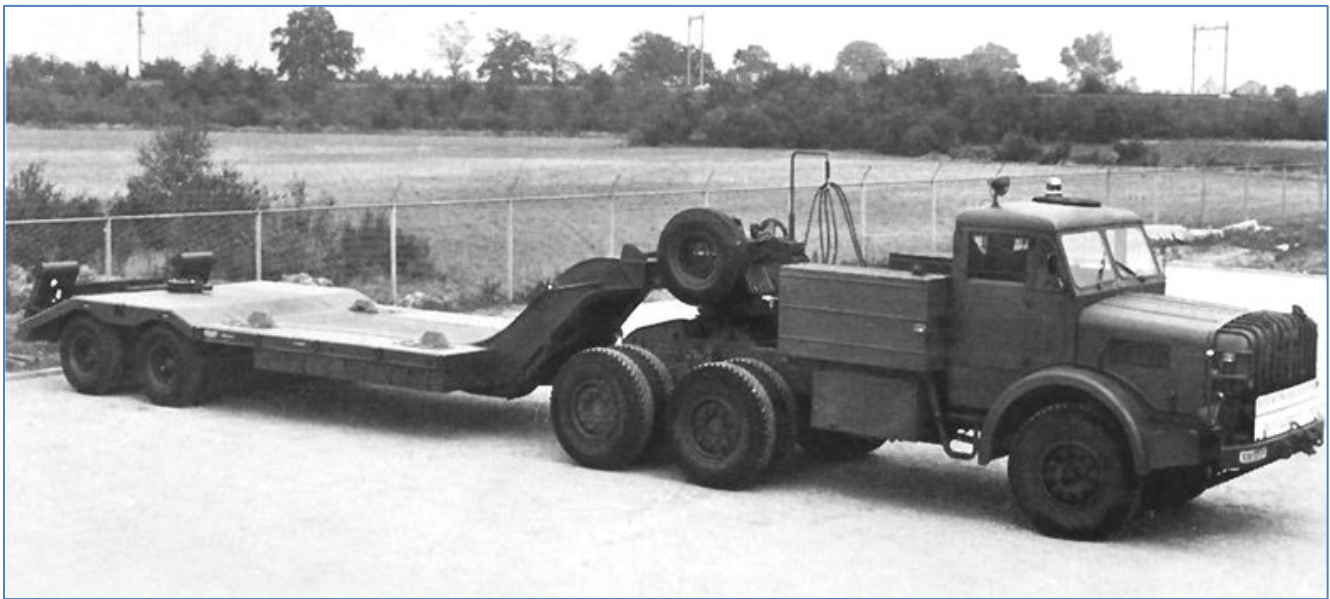
- 840 AAT Zware Transportcompagnie te Soesterberg ,
- 106 TD Bergingspeloton, 101 TD Bataljon te Nieuw-Milligen (tot medio 1957).
- 106 TD Bergings en Classificatiecompagnie (na 1957), 101 TD Bataljon te Nieuw-Milligen.
- 106 TD Bergingscompagnie (eind jaren zestig), 101 TD Bataljon te Nieuw-Milligen.
- 140 TD Voertuigen Distributie Compagnie, 553 TD Depotbataljon (tot 01-11-1961).
- 140 TD Voertuigen Distributie Compagnie, 451 TD Herstelbataljon (na 01-11-1961 tot medio 1971).

De Nederlandse Koninklijke Landmacht heeft de Mighty Antar begin 70-er jaren van de vorige eeuw vervangen door de Trekker v/oplegger FTF, MS 4050.

De oplegger, gevechtstankvervoer YTS 10.050 en YTS 10.060 bleven gehandhaafd en faseerde gelijk met de Trekker v/oplegger FTF, MS 4050 uit.

### Bronnen

1. VTH 9-324, Bediening en Onderhoud, Trekker en Vrachtauto, Open Laadbak: 20 ton, 6x4, 4 DL, Mighty Antar (Thornycroft)
2. TH 9-1324, Derde Echelons Onderhoud, Trekker en Vrachtauto, Open Laadbak: 20 ton, 6x4, 4 DL, Mighty Antar (Thornycroft)
3. 50 jaar Technische Dienst in beweging, drs. J.T.W.H. van Woensel.
4. Fabrieksbrochure.
5. Maintenance Manual : Thornycroft – Mighty Antar



**Afb. 4:** Trekker, v/oplegger : 20 ton, 6 x 4, 4 DL, Mighty Antar (Thornycroft) gekoppeld met de oplegger, gevechtstankvervoer: 50 ton, 16 wielen, YTS 10050 (DAF).