

Ontwikkeling.

Medio 1941 gaf het Amerikaanse Tank Destroyer Command een ontwikkelingsopdracht uit teneinde te beschikken over een gemotoriseerde pantserafweervuurmond. Als een van de redenen voor deze ontwikkelingsopdracht werd aangevoerd dat het gepantserd wielvoertuig M3A1 van White niet geschikt was voor een pantserbestrijdingstaak. De White M3A1 kampte met een beperkte terreinvaardigheid maar ook het te hoge silhouet speelde het voertuig parten. Gelijktijdig met de ontwikkelingsopdracht werd een overzicht met specificaties vrijgegeven waaraan het toekomstige voertuig minimaal diende te voldoen. De belangrijkste specificaties waren:

- Aangedreven op alle assen, een 6x6 uitvoering;
- Zo laag mogelijk eigen massa en gevechtsmassa;
- Hoge mobiliteit onder alle terreinomstandigheden;
- Laag silhouet;
- Geschikt voor massaproductie;
- Voldoende dragend vermogen om te kunnen worden bewapend met een 37-mm pantserafweerkanon.



Afb. 01.

Prototype met de projectcode T22. Dit prototype vormde de basis voor de latere Light Armored Car M8, Greyhound.

gereed was.

In maart 1942 voerden de US-strijdkrachten een wijziging in de benaming door. Het 37-mm Gun Motor Carriage T22 en T 23 werd omgedoopt naar Light Armored Car werd. De reeds toegekende projectnummers bleven gehandhaafd. Met dien verstande dat de T43 werd gewijzigd naar T21. Mogelijk lag aan deze wijziging in de benaming de Britse gevechtservaring ten grondslag. Aan Britse zijde was duidelijk geworden dat voor het pantserafweerkanon met een kaliber van 37 mm geen taak meer was weggelegd in het kader van de pantserafweer.

Na een testperiode welke in maart/april 1942 plaats vond, kreeg het gepantserde wielvoertuig van Ford de beste classificatie. Wel eiste de testcommissie dat een aantal aanpassingen werden doorgevoerd. Zo diende het wielonderstel op een aantal punten te worden aangepast. Ook diende de elektrische installatie, welke werkte op basis van een 12-Volt spanning, te worden aangepast. In het wielvoertuig diende een gepantserde montageruimte voor de verbindingapparatuur alsmede ongepantserde afschermingen voor de wielbakken te worden aangebracht. Het aangepaste gepantserde wielvoertuig kreeg de benaming Light Armored Car T22E2 toegewezen. Op 19 mei 1942 werd de Light Armored Car T22E2 gestandaardiseerd als Light Armored Car M8. Als medio maart 1943 de serieproductie van start gaat, waren aan het basisontwerp alsnog enkele aanpassingen doorgevoerd. Zo was een zelf dichtend brandstofreservoir en een kortere toren dak-bepantsering bij de gevechtskoepel toegepast. Daarmee kwam de waarnemingsperiscoop in het toren dak van de gevechtskoepel te vervallen.

Productie

Het gepantserde wielvoertuig M8 [Fordcode GAK] en de M20 uitvoering [Fordcode GBK] werden geproduceerd bij de Ford fabrieken te St Paul en Chicago. De M20 was de commandoversie op basis van de M18. Bij de Ford-fabriek te St Paul werd ongeveer driekwart van de 8.523 geleverde M8 Greyhound geproduceerd. De St Paul fabriek produceerde en leverde de M8 in het tijdvak 23 maart 1943 tot 17 mei 1945. De Ford-fabriek te Chicago produceerde in het tijdvak van 25 maart 1943 tot medio mei 1945 de overige M8 Greyhound. Daarnaast produceerde de Ford-fabriek Chicago in het tijdvak juni 1943 en juni 1945 3.791 gepantserde wielvoertuigen van de M20 uitvoering. Met de vooruitzichten op capitulatie van de Duitse strijdkrachten werden op 30 april 1945 alle productie- en/of leveringsorders per direct geannuleerd. Het laatste gepantserde wielvoertuig M8 verliet op 17 mei 1945 de productiefaciliteiten van Ford te Chicago.

Lopende het productietijdvak zijn meerdere wijzigingen en aanpassingen aan het basisconcept doorgevoerd.

- In de tweede helft van 1943 werd het uitlaatsysteem herzien en aangepast. Deze aanpassing werd aangebracht bij de M8 voertuigen vanaf serienummer 3908. Bij de M20 vanaf de voertuigen met serienummer 0859.
- Problemen met de te zwakke verenpakketten van de vooras vereisten de noodzakelijke aanpassingen. Het verenpakket was opgebouwd uit elf 11 bladveren. Eind 1943 werd een verenpakket toegepast welke uit sterkere en langere veerbladen was opgebouwd. Deze wijziging in de constructie was vastgelegd in M.W.O. [Modification Work Order] G136-W1 gedateerd 9 november 1943. Midden 1944 werd het verenpakket

VERGANE GLORIE.

van de vooras uitgebreid naar 13 bladveren. Eind 1943 werden bij twee M8 voertuigen het bestaande verenpakket vervangen door een torsievering. Dit als M8E1 aangeduide wielvoertuig werd niet geautoriseerd.

- In TB 9-743-6 gedateerd juni 1944 werd het toepassen van de Kijker, Richt, Recht, [Telescope] M45 bij het 37 mm kanon M6 vastgelegd. Het lag daarbij niet in de bedoeling dat de Kijker, Richt, Recht, M45 de functie van de Kijker, Richt, Recht, M70 ging overnemen. Het gebruik van de M45 diende meer gezien te worden als een equivalent versterking.
- Midden 1944, na verkregen toestemming, werd aangevangen met de montage van de ringaffuit [Ring Mount] M49 bij de M8 Greyhound gepantserde wielvoertuigen. Aan het toepassen van de extra bewapening lag de wens van de noodzakelijk geachte luchtverdediging ten grondslag. Deze autorisatie had vooraf behoorlijk wat overleg gekost tussen de diverse partijen. Bij dit overleg waren drie partijen betrokken, te weten het Tank Destroyer Board, het Cavalry Board en het Ordnance Department. De voorkeur van de Cavalry Board ging uit naar het ringaffuit M49, terwijl bij het Ordnance Department de voorkeur uitging naar het D67511 steelaffuit. Na aanvankelijk haar toestemming te hebben verleend, herroep het Ordnance Department in de loop van april 1944 haar besluit ten gunste van het affuit D67511. Toen midden 1944 de definitieve instructie werd uitgegeven, bleek dat beide mochten worden toegepast. Bij de montage van de ringaffuit is duidelijk te onderscheiden of de ringaffuit van fabriekszijde of te velde heeft plaatsgevonden. Van fabriekszijde was voor de montage van het ringaffuit gebruik gemaakt van affuitpoten van de affuit, voertuig M36, welke waren ingekort. Bij montage te velde is gebruik gemaakt van elk will ekeurig montage materiaal dat ter plaatse voorhanden was.
- MWO [Modification Work Order] G136-W5 en G176-W3 waren gedateerd augustus 1944. In deze modificatieopdracht stond beschreven: het aanbrengen van extra gepantserde platen op de vloer van het bestuurders- en gevechtscapartment. Deze extra bepantsering, met een dikte van 1/4 in [6,4 mm] diende als bescherming tegen de uitwerking van een exploderende landmijn.
- Vanaf medio oktober 1944 werd bij de gepantserde voertuigen uitgerust met een dubbele verbindingsset een tweede generator gemonteerd. De plaatsing van de tweede verbindingsapparatuur was ten koste gegaan van de munitieopslag. Bij deze uitvoering was slechts een



Afb. 02.

Greyhound van de latere versie in gebruik bij de Mariniers Brigade.

Bron: Internet.

opslagcapaciteit van zestien granaten mogelijk. Echter de voorkeur van de voertuigbemanningen te velde ging uit naar extra munitieopslagcapaciteit. De oplossing van dit probleem was tweeledig. Op de vloer van het gevechtscapartment onder de verbindingsapparatuur werd opslagcapaciteit gerealiseerd voor 36 granaten. Echter deze locatie was moeilijk bereikbaar door de schutter. Een tweede oplossing werd gevonden door het plaatsen van een munitieopslag voor 43 granaten achter de zitting van de chauffeur.

- Het afneembare slecht weer- en tevens windscherm met ruitenwisser werkend op het vacuümprincipe

voor de bestuurder en bijrijder. Vanaf eind 1944/begin 1945 kwam het slecht weer- en windscherm ter beschikking. Eveneens kwamen eind 1944/begin 1945 stouwen bakken die voor mijnen beschikbaar.

- Het Signal Corps SB [Supply Bulletin] 11-52, januari 1945 werd bekend gesteld in Army Motors Vol. 6 No.1, april 1945. In het artikel werd de criteria beschreven wanneer de bestaande antennesystemen mochten worden vervangen door een lichtgewicht antennesysteem. Een brede en algemene uitwisseling bij de gebruikende eenheden werd niet noodzakelijk gevonden en was ook niet voorgenomen.
- Ter ondersteuning van de opengeklapte bestuurders- en bijrijdersluik waren tegen het zijpantser van het bestuurde compartiment steunen aangebracht.
- Bij de latere productievorsies was op het frontpantser, tussen de koplampen, een extra opbergkist aangebracht.
- Na de productie van ongeveer 3.500 voertuigen werd het instrumentenpaneel ten behoeve van de chauffeur aangepast. Bij de eerste serie instrumentenpanelen waren nog zes afleesklokken in twee verticale lijnen toegepast. Bij de latere productie was dit aantal teruggebracht naar vijf afleesklokken welke in een horizontale lijn waren gemonteerd. Hierbij kwam de laadspanningsmeter te vervallen.

Vroege en latere versie

Het aantal hierboven vermelde wijzigingen als ook de wijzigingen welke gedurende het productietijdvak van producentzijde zijn aangebracht lagen eraan ten grondslag dat er twee versies zijn te onderscheiden. Een duidelijke scheidingslijn is echter niet aan te geven, daar de overgang van de vroege naar de latere versie geleidelijk heeft plaatsgevonden. Over het algemeen kan worden gesteld dat de vroege versie te herkennen? Was aan de open opslagcapaciteit voor drie antitankmijnen van het type M1A1. Deze open opslag bevond zich tussen de spatschermen van de voor- en achterwielen. Het laagste deel van het mijnenrek fungeerde tevens als opstap voor de voertuigbemanning. Bij de latere voertuigen van de vroege versie met een open opslag voor de mijnen was een verticale versterkingsstrip aangebracht. Verder was een klein vierkant kano nschild met afgeronde hoeken toegepast. Daarbij was de opening voor de richtkijker vlak naast de vuurmond gesitueerd.

Bij de latere versie, vanaf eind 1944, was de open mijnenopslag vervangen door een afsluitbare opbergkist met een ingebouwde opstap voor de voertuigbemanning. Op het bovenste frontpantser, tussen de koplampen, was de opbergkist voor het opbergen van windscherm van de chauffeur en bijrijder aangebracht. Op het rechter achterwielspatscherm waren adapters aangebracht voor het opbergen van een driehoek grondaffuit voor de .50

VERGANE GLORIE.

in Browning Mitrailleur M2 HB. Klein enigszins rechthoekig kanonschild eveneens met afgeronde hoeken. De opening voor de richtkijker was verder van de vuurmond gesitueerd ten opzichte van de vroege versie.

Amerikaanse indelingsnorm

In de periode 1942-1943 kende het Amerikaanse leger de Armored Reconnaissance Battalions. De personeelssterkte van het verkenningsbataljon bedroeg 45 officieren en 827 overige militairen. Het bataljon beschikte voor het uitvoeren van haar opdracht over 17 lichte gevechtstanks met 49 gepantserde voertuigen. Onder de gepantserde voertuigen waren 38 M8 en M20 gepantserde wielvoertuigen opgenomen. De M8 en M20 gepantserde wielvoertuigen waren als volgt verdeeld over de eenheden: binnen de bataljonsstaf waren twee Light Armored Cars ingedeeld; per verkenningscompagnie waren twaalf Light Armored Cars toegewezen.

Medio 1943 reorganiseerde het US-leger de Armored Reconnaissance Battalion om naar Cavalry Reconnaissance Squadron. Ook de Cavalry Reconnaissance Squadrons kregen de beschikking over de M8 en M20. De organisatiestructuur van de Cavalry Reconnaissance Squadron was afhankelijk van de onder bevel stelling. Een Cavalry Reconnaissance Squadron ingedeeld bij een Armored Division telde een personeelssterkte van 42 officieren en 889 onderofficieren en manschappen. Daarbij beschikte zij over 17 lichte gevechtstanks, 8 gemechaniseerde houwitser en 52 M8 en M20 gepantserde wielvoertuigen. Daarentegen kende het Cavalry Reconnaissance Squadron, ingedeeld bij een Infantry Division, een afwijkende personeels- en materieelsterkte. De personeelssterkte kwam overeen met 36 officieren en 724 onderofficieren en manschappen. Dit type eenheid beschikte over 17 lichte gevechtstanks, 6 gemechaniseerde houwitser en 40 M8 en M20 gepantserde wielvoertuigen.

Beschrijving

Het onderstel was opgebouwd uit een aantal gepantserde platen welke door middel van een lasproces tot één geheel waren getransformeerd. Daarbij was de frontsectie opgebouwd uit gepantserde platen met een dikte van 3/4 in [19 mm] en 5/8 in [15,9 mm]. Voor de zijwanden waren 3/8 in [9,5 mm] dikke platen toegepast. Het bovenpantser voor de chauffeur en bijrijder kende een dikte van 1/4 in [6,4 mm]. Zowel voor de chauffeur als bijrijder waren in het front- en bovenpantser tweedelige scharnierende gepantserde luiken aangebracht. Zowel in gesloten als open positie konden de luiken worden vergrendeld. In de scharnierende frontplaat waren afsluitbare waarnemingsgleuven en periscopen aangebracht. Ter hoogte van de chauffeur en bijrijder waren in het zijpantser van het bestuurde compartiment eveneens afsluitbare waarnemingsgleuven aanwezig. Om het personeel tegen de rijwind alsook tegen weersinvloeden te beschermen, was in de opening staalglas aangebracht. Indien met geopende luiken werd gereden, stond een samenstel van twee kunststof ramen met ruitenwisser ter beschikking. Dit voorruitsamenstel was op een eenvoudige en simpele wijze te plaatsen en te vergrendelen.

Aan weerszijden op het frontpantser van het gepantserde wielvoertuig waren twee demontabele verlichtingssamenstellen geplaatst. Op de beide witlicht koplampen was de oorlogsverlichting gemonteerd. Ter bescherming van de lampensamenstellen waren beschermbeugels aangebracht. Aan de buitenzijde van de beschermbeugels waren kokers aangebracht met afdichtstoppen in geval de lampensamenstellen niet waren geplaatst.

Het motorcompartiment werd aan de bovenzijde afgesloten met een uit twee scharnierbare delen bestaande eendelige motorluik. Daarbij werd de grote open opening door middel van een demontabele dragende balk in tweeën gedeeld. Tegen deze balk waren de beide scharnierende te vergrendelen motorluiken gemonteerd. Bij beide scharnierende motorluiken waren kleine luchtinlaten verhoogd aangebracht, zoals later bij de YP-408 was toegepast. Een derde verhoogde luchtinlaat was gemonteerd boven het brandstofreservoir. Aan de achterzijde van het gepantserde wielvoertuig waren ten behoeve van de koeling jaloezieën aanwezig.



Afb. 03.

Light Armored Car M8, Greyhound met links, kijkende in de rijrichting, op het frontpantser het embleem van de Koninklijke Landmacht.

Bron: Stichting Regimentscollectie Technische troepen (SRCTT).

Boven de wielbakken aan de achterzijde waren aan elke zijde twee afsluitbare opbergkisten aangebracht. Er waren twee type deksels voor de opbergkisten toegepast, een gladde versie en een met drie verstevigingsribben.

Het zeswielig gepantserd voertuig met een open gevechtskoepel was uitgerust met een M23A1 Combination Gun Mount. De wanden van de gegoten open gevechtskoepel kende een dikte van 0,7 in [17,8 mm] gepantserd staal. De breedtedraai van de gevechtskoepel geschiedde handmatig met geïntegreerd in de breedte-inrichting een torenslot. In de gevechtskoepel van het gepantserd wielvoertuig waren twee types breedte-inrichting toegepast. De eerste versie was toegepast bij de voertuigen met een even serienummer tot 2686 en met een oneven

VERGANE GLORIE.

serienummer tot 1025. Deze eerste versie kende slechts een enkele draaisnelheid. De tweede versie van de breedte-inrichting kende twee draaisnelheden. Om de breedtedraai soepel te laten verlopen rustte de gevechtskoepel op drie met rubber beklede stalen rollers en een aantal hulprollers aangeduid als Held Down Rollers. De primaire bewapening van de M8 omvatte een 37-mm semi-automatische vuurmond van het type M6 L/56. Met de vuurmond kon zowel armor-piercing [AP] als high-explosive [HE] munitie worden afgevuurd.

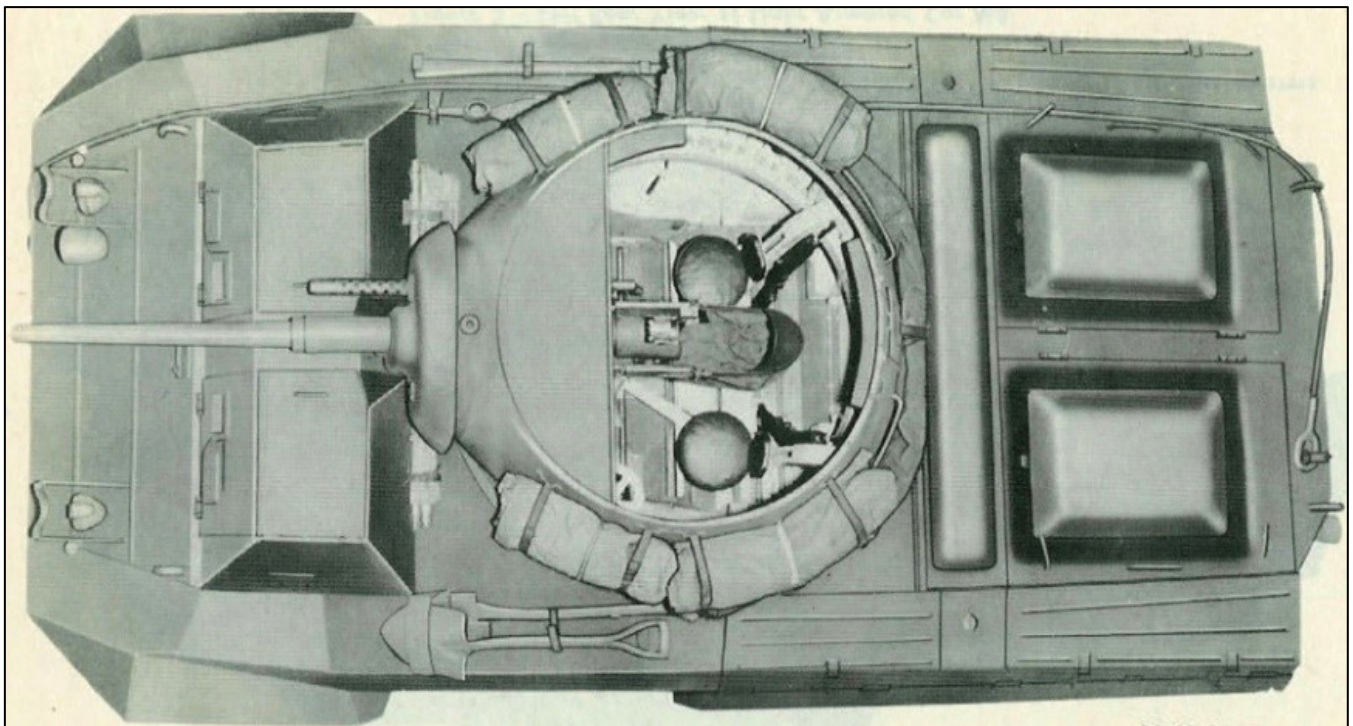
De in de 360 graden draaibare gevechtskoepel gemonteerde vuurmond kende een bewegingsruimte in het verticale vlak van -10 tot en met +20 graden. De schietbuis kende een lengte van 78 in [981,2 mm]. Het afgevuurde projectiel verliet de schietbuis met een aanvangssnelheid van 2900 feet /seconden [883,92 m/sec]. Na het afgeven van een schot kende de schietbuis een terugloop van 6 tot 8 in [152,4 tot 203,2 mm]. De schietbuis was niet uitgerust met een mondingsrem annex contragewicht en rookafzuiger. Het laden van de vuurmond geschiedde handmatig. Desondanks kon een geoefende bemanning een vuursnelheid bereiken van 30 schoten per minuut. Afhankelijk van de versie kende het voertuig een munitievoorraad van 80 of 16 37-mm granaten. Dit laatste was van toepassing indien het voertuig is uitgerust met dubbele verbindingapparatuur.

De secundaire bewapening was opgebouwd uit een .30 caliber Browning M1919A4 coaxiaal mitrailleur. Bij de latere uitvoeringen was een ringaffuit M49 op de open gevechtskoepel of een D67511 steelaffuit gemonteerd. Op beide type affuiten kon een .50 caliber Browning M2 HB mitrailleur worden geplaatst. De

37-mm M6 vuurmond en .30 coaxiaal mitrailleur waren gezamenlijk in het affuit M23A1 gemonteerd. Aan de achterzijde van de gevechtskoepel was een adapter gemonteerd voor het plaatsen van het steelaffuit D67511. Ongeacht of er een ringaffuit M49 was gemonteerd, was de adapter aanwezig. Ondanks dat de locatie voor de montage van de adapter gestandaardiseerd was, kon ook hier afwijkende montage worden waargenomen. Er zijn voertuigen waargenomen waarbij de adapter voor de steelaffuit tegen de zijwand van de gevechtskoepel was gemonteerd.

Voor de voortbeweging van het 17.400 lbs [7892,51 kg] wegende gepantserde 6x6 wielvoertuig was gebruik gemaakt van een Hercules verbrandingsmotor. De Hercules krachtbron was een watergekoelde zes cilinder benzinemotor van het type JXD, welke achter in het gepantserde wielonderstel was gemonteerd. Met een cilinderboring van 4 in [101,6 mm] en een zuigerslag van 4 1/4 in [108 mm] kende deze zes cilinder een totale cilinderinhoud van 320 cu in [5.310 cc]. Bij een compressie van 6,5 : 1 leverde de viertakt lijnmotor bij 3.200 omwentelingen per minuut een vermogen van 110 paardenkrachten. Daarmee was een maximumsnelheid haalbaar van 56 mph [90,12 km/h].

Het brandstofsysteem was ondermeer opgebouwd uit een brandstofreservoir met een inhoud van 59 gallon [223,39 liter]. Met de aanwezige brandstofvoorraad was een rijbereik haalbaar van 350 mijl [563,27 km]. Het brandstofreservoir was te vinden voor in de motor- maar achter het gevechtscabine. Naast het brandstofreservoir omvatte het brandstofsysteem een brandstoffilter, brandstofpomp, carburateur en luchtfilter. Alle componenten van het brandstofsysteem met uitzondering van de carburateur, waren links direct achter het brandstofreservoir gesitueerd. De op het motorblok toegepaste carburateur was van het model 29W-12 van producent Zenith. De bediening van de carburateur geschiedde hydraulisch. Zowel het gaspedaal als de carburateur waren uitgerust met een hydraulische cilinder.



Afb. 04.

Het gepantserd wielvoertuig Greyhound, in de vroege uitvoering, van boven gezien.

Bron: Internet.

Aan de krachtbron was een gesynchroniseerde versnellingsbak van Warner Gear Company gekoppeld. De versnellingsbak van het type T95-IMF telde vier gangen voorwaarts en één gang achterwaarts. Direct aansluitend aan de versnellingsbak was een Warner Gear hulpversnellingsbak, in het militaire jargon tussenbak, van het model J5-4 met twee gangen gemonteerd. De tandwielverhoudingen van de twee gangen waren 1 : 1 en 1,956 : 1. Met de tussenbak kon de vooras, indien de terreinomstandigheden dit noodzakelijk maakten, als aandrijvende as worden ingeschakeld. Voor de overdracht van het motorvermogen naar de achterassen, via de hulpversnellingsbak, waren vijf aandrijfassen gemonteerd. Op een extra gemonteerde uitgaande as van de hulpversnellingsbak was de handrem gemonteerd. Daarbij werkte de handrem volgens het principe van een remtrommel met een diameter van 9 1/2 in [241,3 mm] met remband. Met een remband breedte van 3 in [76,2 mm] was een geremd oppervlak gecreëerd van 123,2 sq in [1231 mm²].

Tussen de krachtbron en versnellingsbak was een koppelingsmechanisme van Long Manufacturing Company gemonteerd. De toegepaste droge koppelingsplaat van het type 12CB-C met een diameter van 12 in [304,8 mm] kende een frictieoppervlak van 149,3 sq in [963 cm²]. De bediening van

VERGANE GLORIE.

het koppingsmechanisme geschiedde mechanisch, maar werd hydraulisch ondersteund. Daarbij was de cilinder gemonteerd tegen de koppelingbehuizing en was de hydraulische cilinder voorzien van een trekveer om het koppelen van de frictieplaat snel te laten plaatsvinden.

Het toegepaste koelsysteem? Zorgde voor de noodzakelijke koeling van de krachtbron. Voor de vereiste vloeistofcirculatie was in het circulatiecircuit een centrifugaalpomp toegepast. In de beide radiateurs werd de aanwezige vloeistof gekoeld door een luchtstroom welke door twee ventilatoren was gegenereerd. De beide zesbladige ventilatoren met een diameter van 18 in [457,2 mm] zogen de warme lucht uit het motorcompartiment. Via de beide radiateurs werd de hete lucht naar buiten afgevoerd. Het frame met beide radiateurs en de twee ventilatoren waren aan de achterzijde van het gepantserd wielvoertuig tegen de jaloezieën gemonteerd. Een in het vloeistofcirculatiesysteem opgenomen thermostaat zorgde voor een constante bedrijfstemperatuur binnen bepaalde grenzen. Bij een temperatuur van 71 graden Celsius opende de thermostaat zich en was volledig geopend bij 80 graden Celsius.

Het elektrische systeem van het gepantserd wielvoertuig werkte op een spanning van 12 Volt. Een door de krachtbron aangedreven generator leverde, bij een draaiende motor, een vermogen van 600 watt. Dit kwam bij een spanning van 12 Volt overeen met 50 ampère. Een toegepaste spanningsregelaar regelde de geleverde spanning af tussen de 13,5 en 14,5 Volt, afhankelijk van de spanning in de accu's. Een 12 Volt accu welke was toegepast, was op een frame geplaatst rechts in het motorcompartiment. Met een hoofdschakelaar werd de verbinding tussen het elektrische circuit en de accu verbroken of gesloten. Alle elektrische componenten als de verlichting (met uitzondering van de oorlogsverlichting) werkten op een spanning van 12 Volt. De toegepaste oorlogsverlichting werkte op een spanning van 6 Volt. Om de krachtbron te starten was aan de linkerkant van de krachtbron een startmotor gemonteerd.

De drie toegepaste assen waren geleverd door twee producenten. Timken-Detroit Axle Company leverde de vooras van het model type F-M8-H, elk met een draagvermogen van 1 1/5 ton. Beide achterassen werden geproduceerd door Ford Motor Company. Wel kenden alle assen een vertragings van 6,66: 1 en waren van het split-type. Zowel de voor- als de achterassen kenden een spoorbreedte van 76 in [1930,4 mm]. Op alle assen waren Firestone 20 inch velgen met 9.00 x 20 in terreinbanden toegepast. Daarmee kwam de bodemvrijheid van het gepantserd wielvoertuig op 11 1/2 in [290 mm].

Alle toegepaste verenpakketten waren van het semi-elliptic type. Echter de constructie van het verenpakket van de voor- en achterassen verschilde van elkaar. Het bovenste veerblad van het verenpakket van de vooras had aan elk uiteinde een veeroog voor het monteren van het verenpakket. Door middel van veerschommels en veerschoenen waren de verenpakketten aan de chassisbalk gemonteerd. De verenpakketten van de beide achterassen waren met veerstroppen aan een beweegbaar schommelmechanisme verankerd. Het statische deel waaraan de schommelarm kon bewegen was gemonteerd tegen de gepantserde zelfdragende carrosserie. Vanuit de scharnierpunten van de schommelarm waren beide assen door middel van stabilisatiestangen met het voertuig verbonden. In totaal vier stabilisatiestangen, twee aan twee gegroepeerd aan de boven- en onderzijde van het verenpakket, verankerden de achterassen. De beide veeruiteinden rustten beweeglijk op de beide achterassen. Om verticale bewegingen van de assen te temperen was elke as voorzien van twee Gabriel schokbrekers, één aan elke zijde van de as. De aanhoudende problemen met de vering van de M8 en M20 was er medeoorzaak van dat de Special Armored Vehicle Board al vrij snel op zoek ging naar een vervanger. We schrijven dan 1943. De opvolger, de Light Armored Car M38, werd uiteindelijk niet in serieproductie genomen. Reden: het afkondigen van het staakt-het-vuren en de ondertekening van de capitulatie.

De Gemmer stuurinrichting van het model 400 was opgebouwd volgens het Double roller principe en kende een verhouding van 24,4 : 1. Deze verhouding was mogelijk door het toepassen van een wormas met rolsegment. De door het rolsegment aangedreven stuurarm stond met een stuurstang in verbinding met beide bestuurbare voorwielen. Het toegepaste stuurwiel was van het model met drie spaken met een diameter van 17 3/4 in [450,9 mm].

De voertuigrem werkte op alle wielen volgens het hydraulische principe met trommelremmen. Met het voetpedaal werd het remsysteem in werking gesteld. Een Hydrovac Booster, welke werd aangestuurd door de hoofdremcilinder, bouwde een hydraulische druk op in het remsysteem. Op elke ankerplaat waren twee cilinders toegepast waardoor elke remschoen de primaire remschoen was. Elke remschoen kende een breedte van 2 1/4 in [57,1 mm] met een lengte van 15 7/8 in [479,4 mm]. Daarmee kwam het totale geremd oppervlak van het voertuig uit op 429 sq in [27.677,4 mm²].

Met de beschikbare diepwaaduitrusting was men in staat met de M8 een waterhindernis dieper dan 4 1/2 feet [1371,6 mm] te doorschrijden. Standaard kende de M8 Greyhound een waadvermogen, zonder specifieke voorbereiding, van 24 in [609,6 mm]. Met de diepwaaduitrusting had men ongeveer acht minuten de tijd om met het voertuig de diepere waterhindernis te nemen. Alle hulpmiddelen benodigd voor het nemen van een diepere waterhindernis waren samengebracht in het uitrustingspakket HT-1, later omgenummerd naar G9-5700771. Onder meer waren in het uitrustingspakket slangen opgenomen waarmee zowel de luchtinlaat als de afvoer van de uitlaatgassen kon worden verlengd. Daarnaast was er afdichtpasta en plakband in het pakket aanwezig onder andere voor de schietbuis.

Koninklijke Landmacht en haar Gepantserd wielvoertuig M8, Greyhound

Over het gebruik van de Light Armored Car M8 bij de Nederlandse Mariniersbrigade in het voormalige Nederlands-Indië is redelijk veel documentatie te vinden. Echter over de M8 bij de Koninklijke Landmacht [KL] was en is vrijwel niets gedocumenteerd. Een klein lichtpuntje in de duisternis vormt het document "Eenheden van de Nederlandse cavalerie na 1945" samengesteld door Dhr. Sander Ruys en Bgen. b.d. Thomas. In het overzicht overige pantservoertuigen staat over het gepantserde verkenningsvoertuig M8 het volgende vermeld: na de bevrijding zou in Nederland een klein aantal Greyhounds M8 m/37 mm kanonnen aanwezig zijn, maar een vermelding van het aanwezige aantal ontbreekt. Medio 1950 zouden twee Greyhound M8 m/37 mm kanonnen zijn opgenomen in het voertuigenbestand van de KL. In 1954 worden vijf Greyhound M8 m/37 mm kanonnen overgenomen van voormalige Nederlandse Mariniersbrigade, Korps Mariniers. Deze vijf waren onder de voertuigkentekens KN-49-95 tot en met KN-49-99 opgenomen in het voertuigenbestand van de KL. Het moment dat de Greyhound M8 werd afgevoerd blijft in duisternis gehuld.

Persoonlijk gaat de voorkeur van de auteur over het moment van de uitstroming uit naar ná 1963. Dit om een tweetal redenen. Met de aanname van deze nieuwe Landcent structuur, medio 1960, stond de Koninklijke Landmacht voor een enorm project wat de mechanisering en motorisering van het parate legerkorps inhield. Het aanwezige bestand Centurion gevechtstanks werd aangevuld met de lichte gevechtstank AMX-13 ten behoeve van de verkenningseenheden en gemechaniseerde pantserafweereenheden. Voor manoeuvre-eenheden en staven van het 1 Legerkorps werden een drietal types gepantserde wiel- en/of rupsvoertuigen aangekocht. Te weten: een serie gepantserd wielvoertuig van het type YP 408, 8x6 geproduceerd door DAF en een serie gepantserd rupsvoertuig van de Franse producent AMX. Beide types waren bestemd voor de omvorming van de infanteriebataljons naar pantserinfanteriebataljons. Voor de overige eenheden werd het gepantserd rupsvoertuig de M113A1 serie aangekocht. Van deze drie types gepantserde voertuigen werden meerdere uitvoeringen voor evenzoveel taken aangekocht. Parallel aan de instrooming van het bovengenoemde materieel werd het merendeel van het oudere gepantserde materieel afgedankt.

Uit de beschikbare documentatie blijkt het volgende: in de Naam- en Codelijst Uitrustingsstukken Koninklijke Landmacht, Technische Dienst Materieel, gedateerd januari 1961 staat de M8 Greyhound nog opgenomen. In het genoemde document staat het gepantserd wielvoertuig omschreven als: Pantserwagen, Commando-: 6x6, M8 (Greyhound) met het codenummer 09.0281 en nsn 2320-17-600-3496. Voor de invoering van het nsn werd het voertuig omschreven als Auto, commando-: 6x6, M8, gepantserd met stocknummer G2136-7994031 en codenummer 09.0281.

VERGANE GLORIE.

De auteur van dit artikel heeft bij het fotoarchief welke verbonden is aan de Stichting Regimentscollectie Technische troepen (SRCTT). Een aantal afbeeldingen kunnen verwerven met de Greyhound M8 als onderwerp. Helaas stond bij de foto's geen datum vermeld. Op alle foto's staat de Greyhound M8 m/37 mm kanon met registratienummer 34967 afgebeeld. Goed zichtbaar is de ronde zwarte sticker met daarop een oranje Nederlandse leeuw. In het bijschrift stond vermeld dat de betreffende foto's zijn genomen op de Constant Rebecque kazerne te Eindhoven.



Afb. 05.

Light Armored Car M8, Greyhound ingedeeld bij de Koninklijke Landmacht.
Foto: Stichting Regimentscollectie Technische troepen (SRCTT).

Bronnen

TM No 6021, M8 Light Armored Car, M20 Armored Utility Car, Tankograd.

TM 9-743, Light Armored Car m8 and Armored Utility Car M20, March 1943.

TM 9-1743, Light Armored Car m8 and Armored Utility Car M20, February 1944.

Naam- en Codelijst Uitrustings Koninklijke Landmacht, Januari 1961.

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

Met de blik naar het oosten, de Koninklijke Landmacht 1945-1990, J. Hoffenaar en B. Schoenmaker.

Internet