

VERGANE GLORIE.

Chevrolet C8A Heavy Utility Truck (4x4, wielbasis 101-inch, 8 cwt).

Aflevering 34 deel-1

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

Met de politieke ontwikkeling in Duitsland voor ogen richten vele ogen zich op de eigen defensieorganisatie. Zo ook in Engeland en Canada. Vertegenwoordigers van beide regeringen voerden in de jaren dertig meerdere gesprekken over een mogelijke militaire samenwerking. Het Canadese ministerie van Defensie was niet voorbereid op de eisen van een militaire productie of de technische specificaties in de vorm van normen. De kern van de gesprekken omvatte een mogelijke militaire samenwerking op het gebied van de productie van militair materieel. Naast algemeen en specifiek militair materieel ging het ook over [on]gepantserde wiel- en rupsvoertuigen. Canada telde in de periode voor de Tweede Wereldoorlog twee grote en een aantal kleinere vrachtwagenproducenten. Ford of Canada, Windsor, Ontario, Canada en Chevrolet ("Maple Leaf"), General Motors, Ontario, Canada vormden de grotere producenten. Onder de kleinere producenten was onder andere Dodge Canada te vinden. Dit maakte het redelijk eenvoudig de belangrijkste producenten met betrekking tot de ontwikkeling en productie op een lijn te brengen. Het Canadese ministerie van Defensie deponeerde begin 1937 bij Ford Motor Company of Canada en General Motors van Canada Ltd een opdracht voor de bouw van een prototype. In samenwerking met het Canadian War Department's Army Engineering Design Branch ontwikkelden beide producenten gezamenlijk een standaard wielvoertuig voor het Canadese Leger. Het betrof een prototype van de 15-hundredweight lichte infanterie vrachtwagen. Aan de basis van deze ontwikkeling stond het Britse 15-cwt licht infanterievoertuig. Dit prototype werd door de Canadese strijdkrachten op het militaire oefengebied Camp Petawawa nabij Ottawa uitvoerig getest. Later zal het ontwerp dienen als basis voor de latere Canadian Military Pattern wielvoertuigen. Het basisconcept vormde de basis voor een reeks van vrachtauto's met een verscheidenheid aan taken. Dit onder druk van de internationale ontwikkelingen in Europa ging medio 1938 de aandacht ook uit naar de zwaardere wielvoertuigen. Het betrof daarbij 4x4 en 6x6 wielvoertuigen, maar ook naar de 6x4 artillerietrekker. In hetzelfde jaar werden Ford en General Motors ook gevraagd een 6x4 versie te ontwerpen op basis van de Britse 6x4 middelzware Scammell Pioneer R100 artillery tractor. Daarnaast werd tevens het basisconcept van het Canadian Military Pattern gehanteerd bij verdere ontwikkeling. Veel componenten van de 15 cwt werden later ook toegepast bij de wielvoertuigen met een groter laadvermogen. Het standaardpakket wielvoertuig kende een aantal gestandaardiseerde gewichtsklassen afgeleid van het draagvermogen. Het wielvoertuig in de CMP-klasse werd voornamelijk geproduceerd in standaard gewichtsklasse. De standaard gewichtsklasse waren 8 cwt, 15 cwt, 30 cwt en 60 cwt. (CWT=hundredweight = 112 Engelse ponden = 50,8 kg, bv. 15-cwt komt overeen met 750 kg wat gelijk staat aan 3/4 ton)

Ondanks dat Canada al op 10 september 1939 Duitsland de oorlog had verklaard kwam de productie van de militaire vrachtauto pas medio juni 1940 goed op gang. Als reden kan de terugtocht van het Britse Expeditieleger via de stranden van Duinkerken worden gezien. Het personeel keerde voor een belangrijk deel terug naar het moederland, daarentegen bleef een groot deel van alle uitrustingsstukken achter in Frankrijk. De productie van militaire voertuigen omvatte een groot aantal voertuigen binnen de vier vastgestelde klassen laadvermogens en uitvoeringen. Deze voertuigen behoorden tot de zogenaamde "Department of National Defence (DND) Pattern". In een latere fase, toen de productie van voertuigen op een veel grotere schaal plaatsvond en de voertuigen in meerdere landen werden ingezet veranderde de naam in "Canadian Military Pattern (CMP)". De strenge specificaties welke waren omschreven in en aangeduid als "Canadian Military Pattern (CMP)" bleken veelzijdig. Op basis van het CMP-concept werd een breed scala van verschillende typen vrachtauto's en gepantserde voertuigen ontwikkeld en geproduceerd. Bij de productie waren de Chevrolet divisie van General Motors van Canada Ltd en Ford Motor Company of Canada betrokken. De nadruk lag op middelzware modellen. De jeep met een laadvermogen van 0,25 ton rolde in grote aantallen uit de Amerikaanse fabrieken en de zware vrachtwagens, met meer dan 3 ton laadvermogen, werden ook in de Verenigde Staten geproduceerd. Gezamenlijk hebben beide producenten tot 1 september 1945 een groot aantal CMP militaire voertuigen geproduceerd, volgens de CMP-richtlijnen in vier gewichtsklassen.

Verdeeld over het gehele spectrum van de CMP serie voertuigen, kunnen de onderstaande geproduceerde aantallen worden gehanteerd.

- 4x2, civiele voertuigen omgebouwd voor militair gebruik (338.299 exemplaren)
- 4x2, 4x4, 6x4 en 6x6 voertuigen (367.382 stuks)
- 4x4, CMP-artillerietrekker (22.891 exemplaren)
- Licht gepantserde wiel- en rupsvoertuigen (50.241 stuks)
- Aanhangwagens, 10 en 20 cwt laadvermogens (ook CMP) (9.663 exemplaren)

Het totale spectrum aan voertuigen op basis van het CMP-concept omvatten de:	
Ford	Chevrolet
Ford F8 (4x2, wielbasis 101-inch, 8 cwt)	Chevrolet C8 (4x2, wielbasis 101-inch, 8 cwt) Chevrolet C8A Heavy Utility Truck (4x4, wielbasis 101-inch, 8 cwt)
Ford F15 (4x2, wielbasis 101-inch, 15 cwt)	Chevrolet C15 (4x2, wielbasis 101-inch, 15 cwt)
Ford F15A (4x4, wielbasis 101-inch, 15 cwt)	Chevrolet C15A (4x4, wielbasis 101-inch, 15 cwt) Chevrolet C15TA gepantserd wielvoertuig (4x4, wielbasis 101-inch, 15 cwt)
Ford F30 (4x4, wielbasis 134,25-inch, 30 cwt)	Chevrolet C30 (4x4, wielbasis 134-inch, 30 cwt)
Ford F60S (4x4, wielbasis 134,25-inch, 60 cwt)	Chevrolet C60S (4x4, wielbasis 134-inch, 60 cwt)
Ford F60L (4x4, wielbasis 158,25-inch, 60 cwt)	Chevrolet C60L (4x4, wielbasis 158-inch, 60 cwt)
Ford F60H (6x4, wielbasis 160,25 + 52-inch, 60 cwt)	Chevrolet C60X (6x6, wielbasis 160 + 52-inch, 60 cwt)
Ford F60T artillerietrekker Lua (4x4, wielbasis 115-inch, 60 cwt)	
Ford FGT-artillerietrekker (4x4, wielbasis 101,25-inch)	Chevrolet CGT-artillerietrekker (F.A.T.) (4x4, wielbasis 101-inch)
	General Motors Fox gepantserd wielvoertuig (4x4, wielbasis 101-inch)
Ford Lynx verkenningvoertuig (4x4, wielbasis 101-inch)	General Motors Otter licht verkenningvoertuig (4x4, wielbasis 101-inch)

Ondanks dat men een zo hoog mogelijke standaardisatie nastreefde zijn er gedurende het tijdvak waarin de productie plaats vond meerdere wijzigingen doorgevoerd. Als oorzaak voor deze wijzigingen kunnen onder andere worden aangevoerd een tekort aan productiegroeststoffen, snellere en betere productiemethodes. Niet vergeten mag worden de eisen en wensen van de gebruiker. Zo zijn er vanaf het begin van de productie drie type krachtbronnen toegepast. De toegepaste krachtbron was afhankelijk van de producent. Elke producent monteerde zijn eigen krachtbron. Verder beschikten de producenten, vanaf 1942, over vier type standaard cabines. Eenzelfde beeld was te zien bij de laadbakken, ook hier waren meerdere modellen beschikbaar. Ook hanteerde elke producent binnen de omschreven normen zijn eigen inzichten.

VERGANE GLORIE.

Historie Chevrolet C8A.

Het concept van eisen van de Heavy Utility: 8-cwt, 4x4 werden op 6 januari 1941 bekendgemaakt. Deze eisen waren onder meer opgesteld door het Standing Committee en Canadian Transport Vehicles. Het Army Engineers Design Branch en General Motors of Canada Limited sloegen de handen ineen bij de ontwikkeling van het gevraagde wielvoertuig. Het lag in de bedoeling dat dit type wielvoertuig, binnen de operationele eenheden, het bestand personen- als de stafvoertuigen welke gebaseerd waren op een civiel personenvoertuig zouden vervangen.

Begin 1942 start Chevrolet in haar Automobile Assembly Plant of General Motors te Oshawa de productie van de wielvoertuigen in de C8A-serie. Ondanks dat het C8A wielvoertuig was ontwikkeld en bestemd om te worden ingezet als stafvoertuig werd de C8A op een breed vlak ingezet. Dit in meerdere uitvoeringen. Ondanks de intentie dat de C8A de in gebruik zijnde personen- en stafvoertuigen diende te vervangen bleef dit bij het voornemen. Wel werd op een later tijdstip op basis van de manschappenuitvoering een aangepaste stafversie in een klein aantal geproduceerd.

Alle afgeleide versies waren geproduceerd en ingericht door de Chevrolet Division onderdeel van General Motors of Canada, Limited. Een uitzondering hierop vormden de C8A wielvoertuigen welke werden ingericht als mobiele werkplaats, de Machinery Z.L.. Deze versie werd, net als alle Canadese mobiele werkplaatsuitvoeringen, ingericht door de Chrysler Corporation of Canada.

De Chevrolet C8A Heavy Utility werd opgebouwd op een daartoe speciaal ontwikkeld chassis met een wielbasis van 101 inch [2.565,4 mm]. Het chassis was geschikt voor een 4x4 aandrijving. Onder het wielvoertuig waren 9.25x16 banden gemonteerd. Cabine en opbouw vormden één geheel waarbij een cabine van het type 13 door Chevrolet was toegepast. Standaard was aan weerszijden van de cabine een portier aanwezig. Ook in de aangebouwde opbouw waren aan weerszijden en als aan de achterzijde een toegangsdeuren toegepast. In het dak van de opbouw was een opening aanwezig net als die boven de bijrijdersstoel. Beide openingen in het dak van het wielvoertuig werden afgesloten door middel van een verschuifbaar luik.

Vanaf het moment dat de run Flat banden werden vervangen door normale luchtbanden werden de C8A wielvoertuigen voorzien van een houder voor het meevoeren van een reserveband. De simpelste oplossing was, één van beide deuren in de opbouw te vervangen door een vaste plaat met een verzonken reserveband houder. De keuze viel op het vervangen van de rechterdeur in de opbouw. Naast deze aanpassing werden zoals bij andere modellen wielvoertuigen meerdere aanpassingen uitgevoerd.

Het bestand C8A wielvoertuigen was onder te verdelen in drie categorieën:

- Opbouw met rondom ramen;
- Opbouw met enkel in de deuren ramen.
- Geblindeerde opbouw.

Vanaf medio 1942 startte General Motors of Canada gevestigd te Oshawa met de productie van het lichte wielvoertuig C8A. Binnen de range van de Canadian Military Pattern (CMP) was de C8A versie het lichtste en kleinste wielvoertuig. Wel kende de C8A meerdere versies zoals een personeelsvoertuig (Heavy Utility Personnel (HUP)), Verbindingsvoertuig (Wireless (HUW)) en een ambulance versie (HUA). Daarnaast waren in de C8A range nog de volgende afgeleide wielvoertuigen beschikbaar een coderings-, computer- en machinery-uitvoering.

Bij alle geproduceerde wielvoertuigen C8A was een cabine van het model No. 13 toegepast. De wielvoertuigen uit de vroege productieperiode stonden op run flat banden met gevolg dat een extra toegangsdeur kon worden toegepast. De C8A was geïntroduceerd met een gestandaardiseerde, speciaal ontworpen. Toen de productie in 1945 werd gestaakt lag het geproduceerde aantal op 12.967 wielvoertuigen. In het onderstaande overzicht.

Chevrolet C8A Heavy Utility Truck (4x4, wielbasis 101-inch, 8 cwt).				Legerdump Deelen.	Koninklijke landmacht.
1C1.	HU441-M-PERS-1.	9.00 x 16, Run Flat.	Opbouw No. 1C1, tekening No., Manschappen versie.	648.	251.
1C7.	HU441-M-PERS-2.	9.00 x 16, Luchtbanden.	Opbouw No. 1C7, tekening No., Manschappen versie, m/reserve wiel.		
1C2.	HU441-M-WIRE-1.	9.00 x 16, Run Flat.	Opbouw No. 1C2, tekening No., Verbindingsversie.	395.	183.
1C8.	HU441-M-WIRE-2.	9.00 x 16, Luchtbanden.	Opbouw No. 1C8, tekening No., Verbindingsversie, m/reserve wiel.		
1C3.	HU441-M-AMB-1.	9.00 x 16, Run Flat.	Opbouw No. 1C3, tekening No., Ambulance versie.	7.	0.
1C4.	HU441-M-OFF-1.	9.00 x 16, Run Flat.	Opbouw No. 1C4, tekening No., Bureau versie.		
1C5.	HU441-M-AMB-2.	9.00 x 16, Luchtbanden.	Opbouw No. 1C5, tekening No., Ambulance versie, m/koud weer uitrusting.	100.	72.
1C6.	HU441-M-AMB-3.	9.00 x 16, Luchtbanden.	Opbouw No. 1C6, tekening No., Ambulance versie, m/reserve wiel		
1C9.	HU441-M-PUTR-1.	9.00 x 16, Luchtbanden.	Opbouw No. 1C9, tekening No., Computor annex Rekencentrum.	2.	44.
1C9.	HU441-M-PUTR-2.	9.00 x 16, Luchtbanden.	Opbouw No. 1C9, tekening No., Cipher Office.		
1C10.	HU441-M-MACH-1.	9.00 x 16, Luchtbanden.	Opbouw No. 1C10, tekening No., Verbindingsherstel versie.	44.	44.
1C10.	HU441-M-MACH-2.	9.00 x 16, Luchtbanden.	Opbouw No. 1C10, tekening No., Verbindingsherstel versie.		
1C11.	C8A-PERS-3.	9.00 x 16, Luchtbanden.	Opbouw No. 1C11, tekening No., Staf versie		

Lopende de serieuropbouw zijn aanpassingen aan het basisconcept van de C8A doorgevoerd:

- Het oorspronkelijke rechthoekige dakluik in het dak boven de chauffeurscabine werd met ingang van 1 juli 1944 vervangen door een cirkelvormig mangat. Het ronde mangat kon met een canvas doek worden afgedekt;
- De gedeelde voorruit van de carrosserie was voorover hellend tegen de rijrichting geplaatst. Dit om de verblinding van de bestuurder en de reflecties van licht op het glas te belemmeren. De voorruit konden onafhankelijk van elkaar worden geopend en vergrendeld. Dit ter verbetering van de ventilatie en het uitzicht bij het gebruik van de oorlogsverlichting. Om de mogelijkheden te verbeteren werden de kleine vergrendelarmen vervangen door grotere. Hiermee werd de openingshoek van de opklapbare voorruit vergroot van 300 naar 900. Daarmee werd de bijrijder in staat gesteld in de rijrichting vuur uit te brengen. Deze aanpassing werd uitgevoerd medio oktober 1942 beginnend bij chassis nr. 2844513801;
- Verbeteringen zijn doorgevoerd aan het veer- en ophangstelsel van het voertuig. Bij de vooras werd het verbeterde veersysteem opgebouwd uit elf veerbladen met een lengte van 45 inch en een breedte van 2 inch. Bij achterste as werd het veersysteem opgebouwd uit tien veerbladen met een lengte van 50 inch met een breedte van 2,2 inch;
- Ruisonderdrukking van het transmissiesysteem door het transmissiesysteem in rubber blokken te monteren;
- De parkeerrem op de achteras is vervangen door de rem op de aandrijvende cardanas naar de achteras;

VERGANE GLORIE.

- Vanaf het begin van het jaar 1944, beginnend vanaf chassis nr. 3844536382 waren de wielnaven van alle wielen uitgerust met flenzen. Dit om het wielvoertuig tijdens transport over water te kunnen zekeren. Een tweede reden hiervoor was het lossen van het wielvoertuig vanuit een schip door middel van een kraan;
- Het toegepaste kogelgewricht maakte het besturen van het wielvoertuig zeer nauwkeurig en gaf een relatief gevoelige controle. Medio 1943 vanaf chassis nr. 2844515585 werd een rubber beschermhoes niet meer toegepast. Gelijkijdig werd een stuurwiel met houten ring gemonteerd. Dit overeenkomstig het stuurwiel dat bij de GMC werd toegepast. De enige reden voor deze verandering was een algemeen tekort aan rubber voor oorlogsproductie;
- Een ander "relikwie van de vrede" waren de civiele rechthoekige controle meters op het dashboard van de C8A-HUP. Medio 1943 vanaf chassis met serienummer 3844514940 werden ronde militaire controle meters toegepast;
- Vanaf chassisnummer 3844515319 midden 1943 werd het expansievat van de koelvloeistof verplaatst. Van de relatief kwetsbare positie boven het linker voorspatbord werd het expansievat gemonteerd onder de voetplaat boven het linker verenpakket van de vooras;
- Begin 1944 werden de Run Flat banden vervangen door standaard luchtbanden. Hiermee was het noodzakelijk geworden een mogelijkheid te creëren om een reserveband mee te voeren. Gekozen werd om de rechtoetgangsdeur van de opbouw te laten vervallen en te vervangen door een metalen plaat. In deze plaat kon de reserveband verzonken in de opbouw worden geplaatst en vastgezet. Wel bleef het raam zoals deze was toegepast in de toegangsdeur gehandhaafd;
- Ook zijn er wijzigingen doorgevoerd in het elektrische schema met betrekking tot de verlichting. In het circuit was een schakelaar opgenomen waarmee het elektrische circuit naar het remlicht werd afgesloten of aangesloten. Was dit circuit open dan werkte het remlicht als het rempedaal door de chauffeur werd ingetrapt. Deze schakelaar werd verplaatst naar een meer bereikbare locatie.
- Bij de Chevrolet C8A-PERS-3 versie zijn aanpassingen doorgevoerd welke bij de andere versies niet zijn doorgevoerd. Door het uitwendig op de portieren aanbrengen van handgrepen konden deze van buitenaf worden geopend. Onder het linker portier van het personeelscompartiment was een klein deel van de vloer verlaagd en deed dienst als voetplank. In alle ramen werd veiligheidsglas toegepast. Het grote vierkante dakluik in het personeelscompartiment werd naar voren verplaatst waardoor het mogelijk werd plafondlampen te installeren. De wanden, vloer en plafond van het personeelscompartiment werd geïsoleerd en bedekt met linoleum. De scheidingswand gelegen tussen het chauffeurs- en personeelscompartiment was uitgevoerd met een schuifraam en documentenvakken.

Truck, Heavy Utility, Personnel: 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A.

Producent:	Chevrolet, General Motors Products of Canada Ltd, Oshawa, Ontario.		
Chassis model:	Chevrolet.		Ford.
Producent modelcode:	C8A.		n.v.t.
Producent chassis code:	8445.		n.v.t.
Chassismodel code:	No. CHU441-M		n.v.t.
Voertuig versie:	Opbouw model No. 1C1, HU441-M-PERS-1 gewijzigd naar C8A-M-PERS-1.		
	Opbouw model No. 1C7, HU441-M-PERS-2 gewijzigd naar C8A-M-PERS-2.		
Opbouw:	Model No. 1C1 en 1C7		
Cabine:	Model No. 13.		
Banden:			



Afb 01

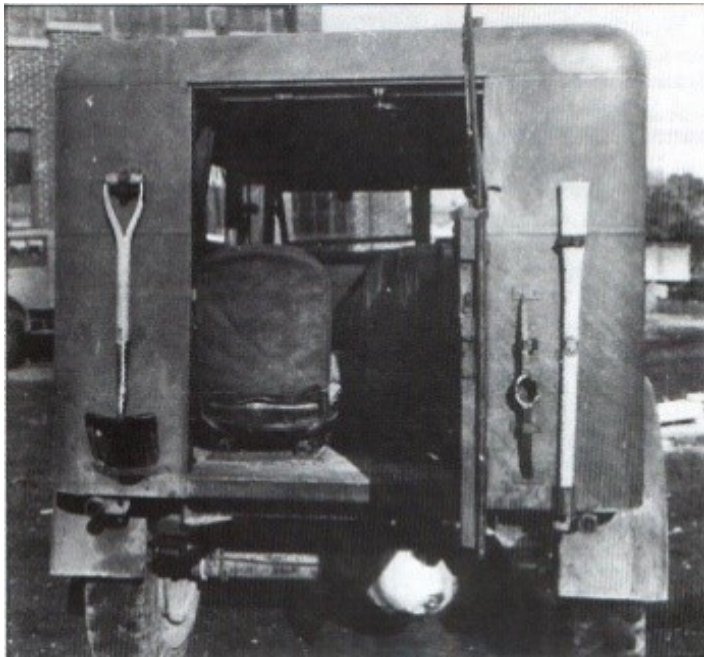
Hoofdtak van de personenversie was het vervoer van militair personeel en goederen.

Beschrijving.

Gesloten Opbouw Aangebouwd, model No. 1C1.

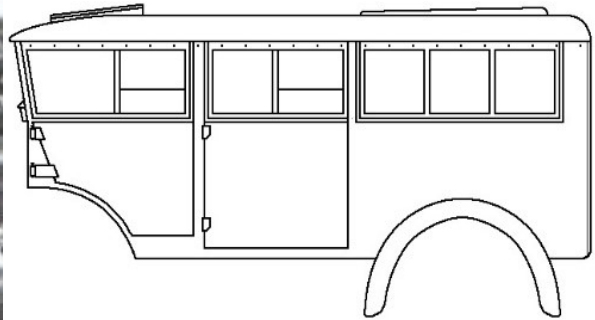
Op het wielonderstel was een metalen doosvormige opbouw met een cabine van het type 13 gemonteerd. De doosvormige opbouw was opgebouwd uit een stalen frame met metalen bekleding. De cabine van het type 13 vormde, zonder scheidingswand, één geheel met de opbouw. In het dak van de chauffeurscabine was een afsluitbaar rechthoekig mangat aanwezig. Bij de latere versie werd het standaard mangat vervangen door een ronde versie. Er was echter geen mogelijkheid aanwezig tot het plaatsen van een wapen ten behoeve van de eigen beveiliging. Zowel de inrichting als de lay-out van het achterste deel van de doosvormige opbouw werd bepaald door de uiteindelijke taakstelling van het wielvoertuig.

VERGANE GLORIE.



Afb 02.

Inkijk in het personeelscompartiment door de geopende toegangsdeur aan de achterzijde



Afb 03.

Silhouettekening van de Truck, Heavy Utility Personnel: 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A, 1C1.

Naast de beide portieren van het chauffeurscompartiment was aan elke zijde een tweede toegangsdeur toegepast. Een vijfde toegangsdeur bevond zich aan de achterzijde van het wielvoertuig. Naast de ramen in de vijf toegangsdeuren zijn in beide zijwanden ook ramen toegepast. In het dak boven het personeelscompartiment was een dakluik aangebracht. Door het luik naar achteren te schuiven kon dit worden geopend. Het wielvoertuig telde zitplaatsen voor zes personen inclusief de chauffeur. Chauffeur en voertuigcommandant namen plaats in de cabine. In het personeelscompartiment was een tweepersonsbank met opbergruimte aanwezig. Achterin waren twee demontabele stoelen toegepast. Door deze stoelen te verwijderen creëerde men meer ruimte voor het transporteren van licht materieel en uitrustingen.

Gesloten Opbouw Aangebouwd, model No. 1C7.

De opbouw en inrichting was identiek aan de 1C1 echter met dit verschil dat de 9.25 x 16 Run Flat banden zijn vervangen door normale 9.25 x 16 luchtbanden. Dit was de reden dat aan de uitrusting van het wielvoertuig een reserveband diende te worden toegevoegd. De deur in de rechterzijwand kwam hiermee te vervallen daar op deze locatie de houder voor de reserveband werd gemonteerd.



Afb 04.

Chevrolet Truck, Heavy Utility, Personnel: 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A wielvoertuig uit de latere productieversie. Het vierkante mangat in het dak van de opbouw is vervangen door een rond mangat.

VERGANE GLORIE.



Afb 05.

Meerdere CMP-wielvoertuigen op een Nederlandse militaire kazerne.
Het tweede wielvoertuig van rechts behoort tot de serie Truck, Heavy Utility, Personnel : 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A.

Algemeen.

Aan de uitrusting van alle wielvoertuig was een standaardpakket gereedschap, reservedelen en verbruiksartikelen toegewezen. Voor de categorie ongepantserde wielvoertuigen was een set gereedschap, reservedelen en verbruiksartikelen ondergebracht in de Vehicle Basic Kit List. Voor de 4x4 wielvoertuigen was de Vehicle Basic Kit List, Pubs 112/5 bestemd. Voor zowel Chevrolet als Ford en voor de toegepaste lierinstallatie werden aanvullende Vehicle Tool Kits gehanteerd met daarin opgenomen de voor dat merk wielvoertuig specifiek benodigd gereedschap, waaronder bijvoorbeeld een bougiesleutel en sleutel voor de cilinderkop.

Bijschrift introductieafbeelding.

Getoond de opbouw model No. 1C7 met reservewiel in de rechterflank van het personeelsvoertuig waardoor de toegangsdeur was komen te vervallen

[Bron : rcemecorpsgemrc.ca – RCEME vehicle 1939-1940]

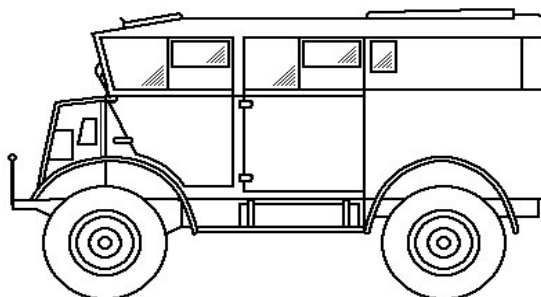
Koninklijke Landmacht en de vrachtauto.

Gesloten opbouw, aangebouwd: personeel, 3/8-ton, 4x4, C8A.

De officiële Canadese benaming luidde: Truck, Heavy Utility, Personnel (HUP, 4x4, 101 wb). Aan Canadese zijde had men op de militaire dump te Deelen 648 manschappenwielvoertuigen verzameld. Van de totale batch waren 166 wielvoertuigen in de personeelsversie direct inzetbaar of na het uitvoeren van correctief onderhoud. Na de overname van deze dump door de Staat der Nederlanden kreeg de Koninklijke Landmacht de beschikking over 251 exemplaren van deze versie op wielonderstel. Daarvoor diende de Koninklijke Landmacht een bedrag van Fl. 3.000,00 [€ 1.361,34] per wielvoertuig neer te leggen. Onduidelijk is over welke versie de Koninklijke Landmacht kon beschikken, de 1C1 en/of 1C7 uitvoering. In de materieelstaat van 1959 stonden nog 3 wielvoertuigen in de personeelsversie opgenomen. Volgende de materieelstaat welke medio 1961 verscheen telde de KL nog 1 personeelsvoertuig HUP.

Truck, Heavy Utility, Machinery "ZL" : 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A.

Producent:	Chevrolet, General Motors Products of Canada Ltd, Oshawa, Ontario.		
Chassis model:	Chevrolet.	Ford.	
Producent modelcode:	C8A.	n.v.t.	
Producent chassis code:	No. C8421-M	n.v.t.	
Chassismodel code [DMS] :	CHU441-N	n.v.t.	
Voertuig versie:	C8A-MACH-ZL-1. C8A-MACH-ZL-2.		
Opbouw:	Model No. 1C10.		
Cabine:	Model No. 13.		



Inzet

Het wielvoertuig van het type "ZL" was ingericht voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan verbindingapparatuur te velde. Deze onderhoudswerkzaamheden omvatten onder meer het inspecteren als het, uitvoeren van preventief en correctief onderhoud bij de gebruiker. Hierdoor werd de tijd dat een uitrustingsstuk voor de gebruiker niet beschikbaar was verkort. De Truck Heavy Utility, Machinery "ZL" werd ter beschikking gesteld aan eenheden behorende tot de Royal Canadian Electrical and Mechanical Engineers [RCEME].

Ontwikkelingstraject

Onder de voertuigcode C8A-MACH-ZL-1 zijn één of mogelijk twee prototypes geproduceerd. Zowel bij deze versie als bij de latere definitieve versie was de rechterzijdeur vergrendeld en buiten gebruik gesteld. De inbouw van de vaste werkplaatsuitrusting was, onder verantwoordelijkheid van de Chrysler Corporation of Canada Ltd gevestigd te Windsor, Ontario ingebouwd. Bij de latere definitieve versie was de Run Flat band vervangen door een normale luchtband waardoor een reserveband werd toegepast. Voor de productie van de definitieve versie werd een 1C7 uitvoering aan het bestand onttrokken welke naar de 1C10 versie werd gemodificeerd



Afb 06.

Beeld van het interieur van het werkplaatscompartiment waarbij de rechterzijde met het hart van de afbeelding de opbergkast c.q. rek. Bron: Internetsite: En.Valka.cz

Beschrijving.

De opbouw van het type gesloten aangebouwde opbouw was opgetrokken uit een stalen constructie met uitwendig een metalen bekleding. Inwendig was een houten beslag toegepast. Bij de eerste versie was een standaard mangat toegepast welke later is vervangen door een ronde uitvoering. Om werken bij duisternis tot de mogelijkheid te maken konden de ramen worden geblindeerd ~~Dit~~ door middel van blinderingsluiken of rolluiken. Het bestuurderscompartiment was door middel van een scherm afgescheiden van het onderhoudscompartiment. In het onderhoudscompartiment was tegen het kopschot een werkbank geplaatst waaraan twee monteurs plaats konden nemen. Voor de twee monteurs waren krukken aanwezig. Tegen de rechterzijwand was opbergcapaciteit in de vorm van kasten en opbergrekken toegepast. Aan de achterzijde in de linkerzijwand was een klein rechthoekig luik toegepast. Achter dit luik ging een aggregaat schuil. Indien in gebruik diende het luik opengezet te worden in verband met de noodzakelijke ventilatie van de aandrijfmotor van het aggregaat. Daar het aggregaat op een frame was gemonteerd kon het ook buiten het wielvoertuig worden ingezet. Ook bij dit luik was de mogelijkheid aanwezig deze te blinderen. Ook in de achterwand aan de linker onderzijde was ook een opening aanwezig. Deze opening werd afgeschermd door een canvas dekzeil. Met drukknoppen werd het canvas dekzeil op zijn plaats gehouden. Ook deze opening diende voor de ventilatie.

Uitwendig waren drie jerrycanhouders gemonteerd. Aan elke zijde aan de achterzijde van de opbouw was een jerrycanhouder gemonteerd. De derde was op de linker cabineopstap.

Uitrusting.

De werkplaatsuitrusting omvatte naast een uitgebreid assortiment aan handgereedschap ook elektrische apparatuur welke noodzakelijk waren voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De elektrische apparatuur bestond onder meer uit:

- Een aggregaat met twee generatoren welke door een benzinemotor werden aangedreven. De één-cilinder verbrandingsmotor van producent Onan, model No, 358 R.S. leverde bij een toerental van 1.800 omwentelingen per minuut een vermogen van 1 paardenkracht. Een generator leverde een elektrische spanning van 15 volt bij 150 watt [1,4 ampère] gelijkstroom. De andere generator leverde een vermogen van 350 watt [3,1 ampère] wisselstroom bij een spanning van 115 volt, enkele fase;
- Verdeelstation annex schakelpaneel voor beide toegeleverde elektrische stromen. Aan het verdeelstation annex schakelpaneel waren een aantal elektrische kabels als verloopstekkers toegevoegd;
- Luchtgekoelde transformator met een primair vermogen van 115 volt, 500 watt. Secundair vermogen 115/230 volt, 62 Hertz enkelfase. De transformator was beveiligd tegen statistische elektriciteit;
- Verder omvatte de elektrische uitrusting een elektrische verwarming, verlichting, soldeerbout, voedingskabels en elektrische testapparatuur zoals een signaalgenerator en een oscilloscoop;
- Testpaneel met een uitgaande spanning van 6 volt;
- Verplaatsbare 6 volt accu en reservedelen.

Algemeen.

Aan de uitrusting van alle wielvoertuig was een standaardpakket gereedschap, reservedelen en verbruiksartikelen toegewezen. Voor de categorie ongepantserd wielvoertuigen was een set gereedschap, reservedelen en verbruiksartikelen ondergebracht in de Vehicle Basic Kit List. Voor de 4x4 wielvoertuigen was de Vehicle Basic Kit List, Pubs 112/5 bestemd. Voor zowel Chevrolet als Ford en voor de toegepaste lierins tallatie werden aanvullende Vehicle Tool Kits gehanteerd met daarin opgenomen de voor dat merk wielvoertuig specifiek benodigd gereedschap, waaronder bijvoorbeeld een bougiesleutel en sleutel voor de cilinderkop.

Koninklijke Landmacht en de vrachtauto.

Gesloten opbouw, aangebouwd: Machinery "ZL", 3/8-ton, 4x4, C8A.

De officiële Canadese benaming luidde: Truck, Heavy Utility, Machinery "ZL"(HUC, 4x4, 101 wb). De Canadese strijdkrachten verzamelden op de militaire dump 44 mobiele werkplaatsen op HU-wielonderstel. Van de gehele batch waren 39 mobiele werkplaatsen direct inzetbaar of na het uitvoeren van correctief onderhoud. Van de 44 aanwezige wielvoertuigen zijn er door de Dienst der Domeinen tegen een stuksprijs van Fl. 3.000,00 [€ 1.361,34] 26 exemplaren overgedragen aan de Koninklijke Landmacht. In de materieelstaat van 1959 stonden geen wielvoertuigen in deze versie meer opgenomen.

Truck, Heavy Utility, Wireless: 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A

Producent:	Chevrolet, General Motors Products of Canada Ltd, Oshawa, Ontario.	
Chassis model:	Chevrolet.	Ford.
Producent modelcode:	C8A.	n.v.t.
Producent chassis code:	No. C8421-M	n.v.t.
Chassismodel code [DMS]:	CHU441-N	n.v.t.
Voertuig versie:	HU441-M-WIRE-1 later gewijzigd naar C8A-M-WIRE-1 HU441-M-WIRE2- later gewijzigd naar C8A-M-WIRE-2.	

VERGANE GLORIE.

Opbouw:	Model No. 1C2 en 1C8
Cabine:	Model
Banden:	



Afb 07.

De verbindingsversie van de C8A Heavy Utility werd in hoofdzaak gebruikt door commandanten van luchtdoelartillerie- en pantserafweerbatterijen. Met behulp van de ingebouwde verbindingssuitrusting stond de batterijcommandant in verbinding met de artilleriecommandant op een hoger niveau tot op legerkorpsniveau. Binnen de legerkorpsorganisatie was een artillerie-verbindingssnet tot stand gebracht. Voor de bediening van de verbindingssapparatuur was personeel van het Signals Corps verantwoordelijk. De Truck, Heavy Utility, Wireless, 8 cwt maakte op termijn plaats voor de Lorry, Fitted For Wireless [FFW] op basis van een 15-cwt, 4x4 wielvoertuig.

Productie.

Medio 1942 ging de productie van de verbindingsversie op basis van Heavy Utility wielvoertuig van start. Naast de productie was General Motors ook voor de inbouw verantwoordelijk.

Beschrijving.

Opbouw model No. 1C2.

In het verbindingscompartiment waren de voertuigwanden met hout bekleed en wit geschilderd. Tussen het bestuurders- en personeelscompartiment was een stalen scheidingswand opgetrokken met een te openen raam waardoor onderlinge communicatie mogelijk was. Tegen de scheidingswand was een werktafel met montageframe voor de verbindingssapparatuur geplaatst. Aan verbindingssapparatuur kon in het frame een No. 9, No. 9 Mk1, No.19 of No.19 Mk 1 verbindingssset worden geplaatst. Rechts van de werktafel waren opbergkasten aanwezig voor het opbergen van verbindingstoebehoren.

Voor de noodzakelijke stroomvoorziening was linksachter in het verbindingscompartiment een Onan Elektric Plant aggregaat type "Chore Horse" van D.W. Onan & Sons geplaatst.

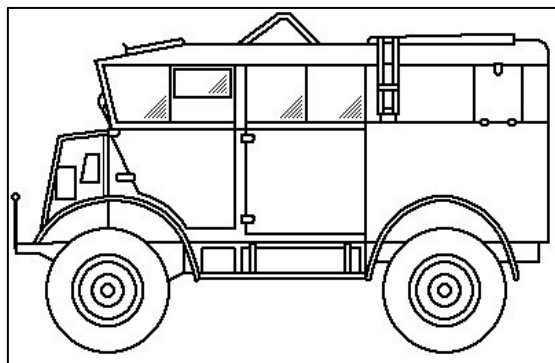
Opbouw model No. 1C8.

De rechertoegangsdeur was bij de 1C2 vergrendeld. Hierdoor fungeerde de linker toegangsdeur als hoofdtoegang. Bij de 1C8 was de toegangsdeur vervangen door een ijzeren paneel met montagesteun voor het reservewiel.

Algemeen.

Aan de uitrusting van alle wielvoertuig was een standaardpakket gereedschap, reservedelen en verbruiksartikelen toegewezen. Voor de categorie ongepantserde wielvoertuigen was een set gereedschap, reservedelen en verbruiksartikelen ondergebracht in de Vehicle Basic Kit List. Voor de 4x4 wielvoertuigen was de Vehicle Basic Kit List, Pubs 112/5 bestemd. Voor zowel Chevrolet als Ford en voor de toegepaste lierinstallatie werden aanvullende Vehicle Tool Kits gehanteerd met daarin opgenomen de voor dat merk wielvoertuig specifiek benodigd gereedschap, waaronder bijvoorbeeld een bougiesleutel en sleutel voor de cilinderkop.

VERGANE GLORIE.



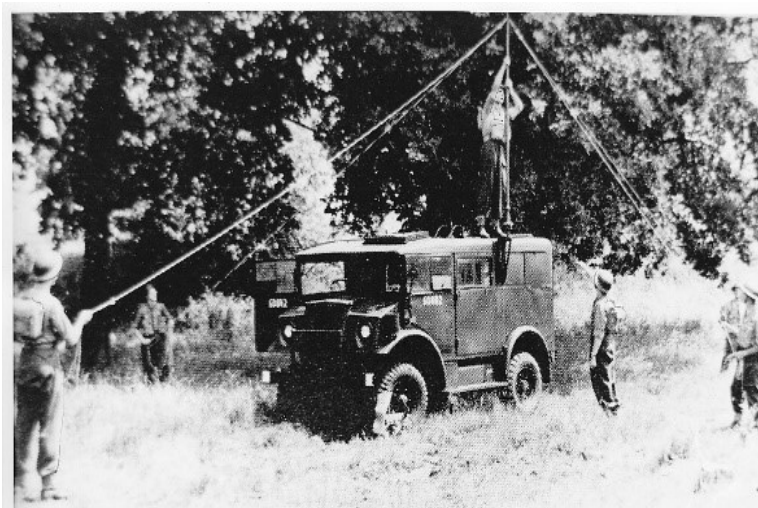
Afb 08.

Silhouettekening van de Truck, Heavy Utility, Wireless:
8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A.



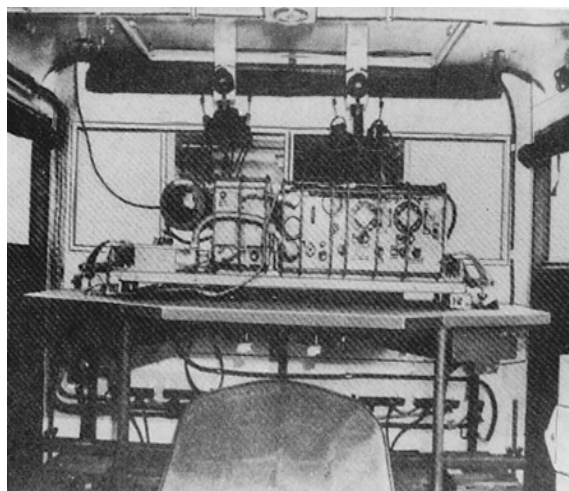
Afb 09.

Inkijk in het interieur van het verbingscompartiment.



Afb 10.

Nederlandse militairen behorende tot de verbingsdienst zetten een verbingswagen C8A uit.



Afb 11.

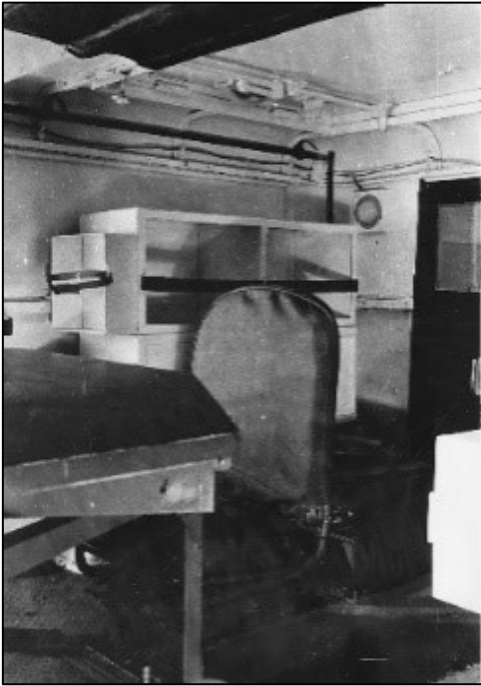
Werktafel met geplaatste verbingsapparatuur.

Afwijkende technische specificaties.

Afmetingen wielvoertuig	
Lengte:	156 inch/3.962,4 mm.
Breedte:	75 inch/1.905 mm.
Hoogte over alles:	82,5 inch/2095,5 mm.
Knockdown:	

	m/ Set No. 9.	m/ Set No. 9 Mk II.	m/ Set No. 19.	m/ Set No. 19 Mk II.
Eigen massa:	6.845 lbs / 3.080 kg.	6.845 lbs / 3.080 kg	6.845 lbs / 3.080 kg	6.845 lbs / 3.080 kg
Massa belading:	876 lbs / 394 kg.	1.935 lbs / 871 kg.	1.490 lbs / 671 kg.	1.505 lbs / 677 kg.
Beladen massa:	7.718 lbs / 3.473 kg.	8.780 lbs / 3.951 kg.	8.335 lbs / 3.751 kg.	8.350 lbs / 3.758 kg.

VERGANE GLORIE.



Afb 12.
Inkijk in het interieur van het verbindingscompartment.



Afb 13.
Goed zichtbaar de houder voor de staafantenne welke tegen de linkerszijwand was gemonteerd.

Bijschrift introductieafbeelding.

Goed zichtbaar de adapter in de rechterzijwand direct achter de toegangsdeur waarin het reservewiel werd geplaatst, opbouw model No. 1C8

Koninklijke Landmacht en de vrachtauto.

Gesloten opbouw, aangebouwd: verbindingen, 3/8-ton, 4x4, C8A.

De officiële Canadese benaming luidde: Truck, Heavy Utility, Wireless (HUW, 4x4, 101 wb). Op het materieeloverzicht van wat er op de Canadese militaire dump te Deelen aanwezig was stonden 395 wielvoertuigen uitgevoerd als verbindingsvoertuig vermeld. Van de batch in de verbindingsversie waren 203 verbindingsvoertuigen direct inzetbaar of na het uitvoeren van correctief onderhoud. Echter op de lijst met overdrachten, opgesteld door de Dienst der Domeinen prijken 183 Trucks, Heavy Utility, Wireless: 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A. In de materieelstaat van 1959 stonden nog 3 wielvoertuigen in de verbindingsversie opgenomen.

Truck, Heavy Utility, Cipher Office: 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A

Producent:	Chevrolet, General Motors Products of Canada Ltd, Oshawa, Ontario.		
Chassis model:	Chevrolet.	Ford.	
Producent modelcode:	C8A.	n.v.t.	
Producent chassis code:	No. C8421-M	n.v.t.	
Chassismodel code [DMS] :	CHU441-N	n.v.t.	
Voertuig versie:			
Opbouw:	Model No.		
Cabine:	Model No. 13.		



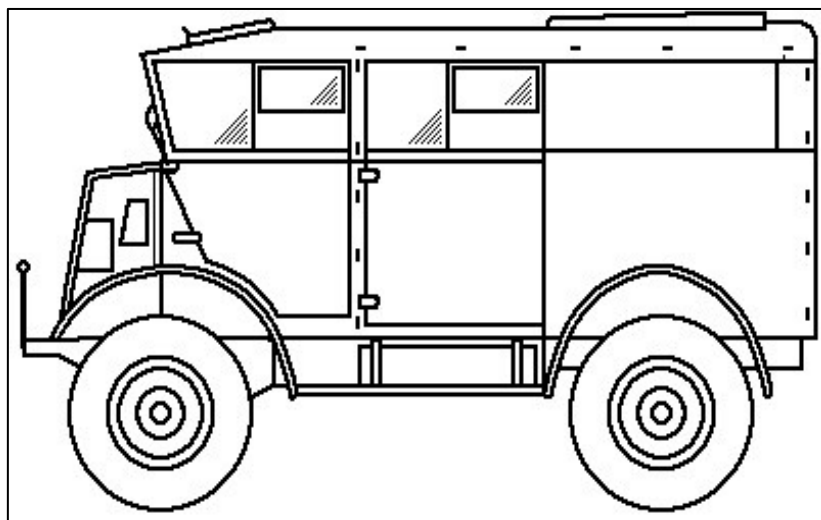
Afb 14.

Deze versie van de Heavy Utility was primair ontwikkeld als mobile office voor het 1ste Canadian Royal Army Artillery Survey Regiment. Op een later tijdstip werd aan dit wielvoertuig een derde functie toegewezen en wel als Cipher office ten behoeve van het Royal Canadian Signals.

VERGANE GLORIE.

Beschrijving.

De gesloten aangebouwde opbouw was vrijwel identiek aan die welke bij de personeelsversie was toegepast. Het bestuurderscompartiment was door middel van een gordijn afgesloten van het kantoorcompartiment. Ingericht overeenkomstig de computer versie met uitzondering dat er in het kantoorcompartiment twee werklocaties waren ingericht voor evenzoveel personen. Het bedienende personeel kende een schrijver en een operateur van de vercijferapparatuur. Aan verbindingapparatuur was beschikbaar een de- en codeermachine, convertor alsmede vijf batterijen voor de verbindingapparatuur.



Afb 15.

Silhouetetekening van de Truck, Heavy Utility, Cipher Office, 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A.

opbouw worden geplaatst en vastgezet.

Algemeen.

Aan de uitrusting van alle wielvoertuig was een standaardpakket gereedschap, reservedelen en verbruiksartikelen toegewezen. Voor de categorie ongepantserd wielvoertuigen was een set gereedschap, reservedelen en verbruiksartikelen ondergebracht in de Vehicle Basic Kit List. Voor de 4x4 wielvoertuigen was de Vehicle Basic Kit List, Pubs 112/5 bestemd. Voor zowel Chevrolet als Ford en voor de toegepaste lierinstallatie werden aanvullende Vehicle Tool Kits gehanteerd met daarin opgenomen de voor dat merk wielvoertuig specifiek benodigd gereedschap, waaronder bijvoorbeeld een bougiesleutel en sleutel voor de cilinderkop.

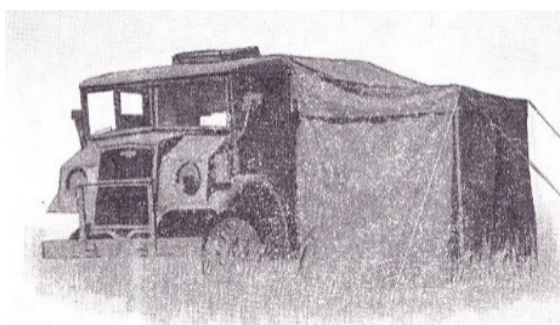
Koninklijke Landmacht en de vrachtauto.

Gesloten opbouw, aangebouwd: cipher office, 3/8-ton, 4x4, C8A.

Samen met de Truck, Heavy Utility, Computer, 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A als Truck, Heavy Utility, Ciphers Office, 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A, kreeg de Koninklijke Landmacht in het totaal de beschikking over 72 wielvoertuigen met de originele inbouw. Per wielvoertuig betaalde de Koninklijke Landmacht Fl. 3.000,00 [€ 1.361,34] aan de Dienst der Domeinen. Op de Canadese Dump te Deelen waren twee Truck, Heavy Utility wielonderstellen in de Cipher Office versie aanwezig waarvan 1 direct inzetbaar. Van de Truck, Heavy Utility, Computer stonden op de militaire dump 100 exemplaren. Hiervan konden er 38 direct of na correctief onderhoud worden ingezet. De officiële Canadese benaming luidde: Truck, Heavy Utility, Computer (HUC, 4x4, 101 wb). In de materieelstaat van 1959 stonden geen van deze wielvoertuigen in deze meer opgenomen.

Truck, Heavy Utility, Computer: 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A.

Producent:	Chevrolet, General Motors Products of Canada Ltd, Oshawa, Ontario.		
Chassis model:		Chevrolet.	Ford.
Producent modelcode:		C8A.	n.v.t.
Producent chassis code:		No. C8421-M	n.v.t.
Chassismodel code [DMS] :		CHU441-N	n.v.t.
Voertuig versie:	C8A-PUTR-1.		
	C8A-PUTR-2.		
Opbouw:	Model No. 1C9		
Cabine	Model No. 13.		



Afb 16.

Deze versie van de Heavy Utility was primair ontwikkeld als mobile office voor het 1ste Canadian Royal Army Artillery Survey Regiment. Op een later tijdstip werd deze versie ook beschikbaar gesteld als paymaster's office.

Beschrijving.

Opbouw model No. 1C9.

De gesloten aangebouwde opbouw was vrijwel identiek aan die welke bij de personeelsversie was toegepast. Het bestuurderscompartiment was door middel van een gordijn afgesloten van het kantoorcompartiment. In het kantoorcompartiment was tweedelige schrijftafel met opbergcapaciteit

VERGANE GLORIE.

aanwezig evenals twee stoelen. Naast de schrijftafel was ook een zitbank opgesteld. Ook werken bij duisternis behoorde tot de mogelijkheden door de aanwezigheid van verlichting en verduisteringsgordijnen. Op de deurpost tussen de portier van de chauffeur en het kantoorcompartiment waren bevestigingsmiddelen voor een aanbouwtent aanwezig. Dit aan weerszijden van de gesloten opbouw. Deze waren ook aangebracht aan de achterzijde van de gesloten opbouw. Direct onder de dakrand. Met de aanbouwtent kon het werkoppervlak voor het aanwezige personeel worden vergroot. Indien de aanbouwtent was geplaatst diende een deel van de tweedelige schrijftafel en een stoel te worden verwijderd. Deze konden vervolgens in de aanbouwtent worden geplaatst. Indien de aanbouwtent niet in gebruik was diende deze in het wielvoertuig te worden opgeborgen.

C8A-PUTR-2.

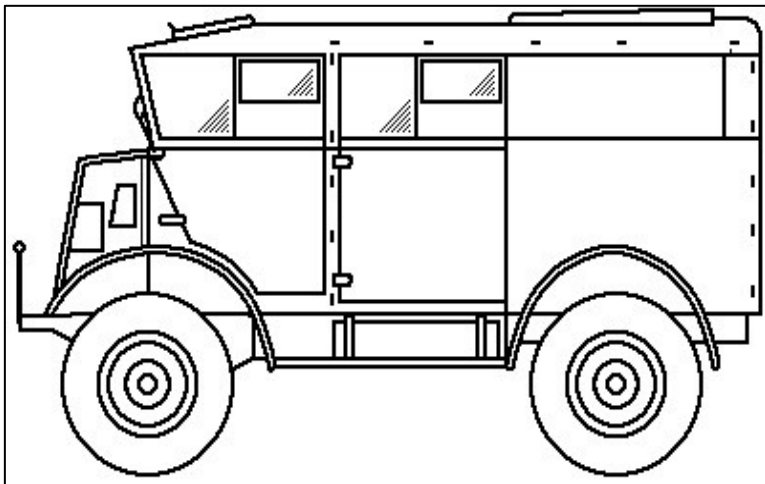
De PUTR-2 versie was op twee wijzigingen na identiek aan de PUTR-1 versie. Een van de wijzigingen was het vervangen van de Run Flat banden door normale luchtbanden. Hierdoor was men genoodzaakt een reserveband aan het toebehoren van het wielvoertuig toe te voegen. De tweede aanpassing had betrekking op de gesloten opbouw. Door de toevoeging van een reserveband kwam de rechter toegangsdeur van de gesloten opbouw te vervallen. Hiervoor in de plaats kwam een metalen plaat. In deze plaat kon de reserveband verzonken in de opbouw worden geplaatst en vastgezet. Deze versie kreeg geen aparte voertuig versie code.

Algemeen.

Aan de uitrusting van alle wielvoertuig was een standaardpakket gereedschap, reservedelen en verbruiksartikelen toegewezen. Voor de categorie ongepantserd wielvoertuigen was een set gereedschap, reservedelen en verbruiksartikelen ondergebracht in de Vehicle Basic Kit List. Voor de 4x4 wielvoertuigen was de Vehicle Basic Kit List, Pubs 112/5 bestemd. Voor zowel Chevrolet als Ford en voor de toegepaste lierinstallatie werden aanvullende Vehicle Tool Kits gehanteerd met daarin opgenomen de voor dat merk wielvoertuig specifiek benodigd gereedschap, waaronder bijvoorbeeld een bougiesleutel en sleutel voor de cilinderkop.

Koninklijke Landmacht en de vrachtauto.

Gesloten opbouw, aangebouwd: computer, 3/8-ton, 4x4, C8A.



Afb 17.

Silhouetetekening van de Truck, Heavy Utility, Computer: 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A.

Samen met de Truck, Heavy Utility, Computer, 8-cwt, 4x4, 101-in wb, C8A als Truck, Heavy Utility, Ciphers Office, 8-cwt, 4x4, 101-in wb C8A, kreeg de Koninklijke Landmacht in het totaal de beschikking over 72 wielvoertuigen in de originele inbouw. Per wielvoertuig betaalde de Koninklijke Landmacht Fl. 3.000,00 [€ 1.361,34] aan de Dienst der Domeinen. Op de Canadese Dump te Deelen waren twee Truck, Heavy Utility wielonderstellen in de Cipher Office versie aanwezig waarvan 1 direct inzetbaar. Van de Truck, Heavy Utility, Computer stond op de militaire dump 100 exemplaren. Hiervan konden er 38 direct of na correctief onderhoud worden ingezet. De officiële Canadese benaming luidt: Truck, Heavy Utility, Computer (HUC, 4x4, 101 wb). In de materieelstaat van 1959 stonden geen van deze wielvoertuigen meer opgenomen.

Bronnen.

Canadian Military Vehicle 1940-1945.

M.T.-94.

Canadian Military Vehicle in Europe 1940-1945, 2de edition.

The Observer's, Fighting Vehicles Directory, World War II.

Military Vehicle Profiles.

Trux CMP Handbook.

Internetsites:

Maple Leaf Up.net

En.Valka.cz

RCSigs.ca.

Rcemecorpsgemrc.ca – RCME-vehicle 1939-1940

2talk.com

Tijdschriften:

Véhicules Militaires Magazine.

Classic Military Vehicle.

Wheels and Tracks.