

Historische canon Regiment Limburgse Jagers

AMX Pri



De Franse AMX was een pantservoertuig dat in verschillende uitvoeringen te produceren was. Dat wil zeggen dat Defensie hetzelfde chassis voor verschillende soorten pantservoertuigen kon gebruiken. Zo kocht de Koninklijke Landmacht bijvoorbeeld een lichte tank (AMX 13), een houwitser (AMX Pra) en het groepsvoertuig (AMX Pri).

Ontwerp

Het ontwerp van de AMX stamt uit 1946 en in 1951 ging dit pantservoertuig in productie. In 1961 besloot de Koninklijke Landmacht de AMX te kopen. Daarmee ging een deel van de infanterie onder pantser en werd dus pantserinfanterie voor gemechaniseerd optreden. En daarmee begon voor de infanteristen een ingrijpende scholing, want gemechaniseerd optreden vereiste nieuwe *skills and drills*.

Weinig ruimte

Eerst bestond een pantserinfanteriegroep uit 11 man, inclusief de chauffeur en de boordschutter. Dat paste in de AMX Pri, maar het was wel krap. Vooral omdat de Franse AMX niet echt geschikt was voor de lange Nederlandse militair. Later zat er 10 man in een groep.

Bewapening

De bewapening van de AMX Pri bestond uit een .50 mitrailleur. Verder beschikte de groep achterin over schietluikjes. In theorie kon het voertuig 'vurend voorwaarts' gaan, maar dat bleek geen succes. Tijdens het rijden was het richten met de .50 onmogelijk. In de praktijk vuurde de boordschutter dus alleen tijdens een 'schiethalte'. Om dezelfde reden gebruikten militairen de schietluikjes nauwelijks waarvoor ze waren bedoeld. Voor waarneming waren ze nuttiger.

Uitstijgen

De groep kon op 2 manieren uitstijgen: via de achterdeuren of via dakluiken. En dat moest ook rijdend gebeuren. Via de achterdeur lukte dat wel (tot 20 kilometer per uur). Maar uitstijgen via de dakluiken leverde vooral blessures op. Het was te krap, te hoog en gewoon te gevaarlijk.

Logistieke gevolgen mechanisatie

De mechanisatie van de infanterie had ook logistieke gevolgen. Er was natuurlijk veel meer brandstof nodig en de snelheid van het gemechaniseerde gevecht ging omhoog. Dat moesten de logistieke eenheden ook kunnen bijhouden. Trouwens, de AMX zelf was ook een uitdaging, want er ging regelmatig iets kapot. Dat betekende overdag oefenen, 's nachts sleutelen. Dat lag soms aan de rijstijl van de chauffeurs, maar vooral aan de kwaliteit van het voertuig. De monteurs waren er nooit klaar mee.

