

DIT boekje is, ofschoon het nummer op de omslag en de titelpagina anders zou *U* doen vermoede, eigenlijk geen officieel voorschrift. Het vormt het verhaal van de avonturen van Piet Precies en Gladde Gijs, twee pientere knap, die destijds in de „Legerkoerier" in woord en beeld hun ervaringen met het rollend materieel van onze Koninklijke Landmacht bekend maakten. Die elke maand gepubliceerde pagina's trokken, naar mij uit ervaring is gebleken, veel belangstelling, Daarom zijn ze nu, op last van de Chef van de Generale Staf, gebundeld en in boekvorm uitgegeven.

Het is natuurlijk niet de bedoeling dat dit boekje na ontvangst onmiddellijk wordt opgeborgen in de map „onbegrijpelijke stukken", Evenmin zal het worden gevalueerd, indien het een vaste plaats zou krijgen bij enkele nimmer te raadplegen voorschriften, Integendeel! Ik hoop en verwacht, dat elke militaire chauffeur die het in handen *mi* krijgen, het op een voor de hand liggende plaats in zijn wagen zal bewaren om het regelmatig te raadplegen,

Het militaire wagenpark vertegenwoordigt een waarde van vele tientallen miljoenen guldens, bijeengebracht uit de belastinggelden van het Nederlandse volk. Jaarlijks moet voor een aanzienlijk bedrag aan reparatie worden besteed, Ik wil niet beweren dat al die herstelwerkzaamheden de schuld van de chauffeur zijn, Zelfs wil ik aannemen dat het overgrote deel van hen die achter het stuur zitten, hart voor zijn wagen heeft en deze goed verzorgt. Maar dan *nóg* kan het gebeuren dat door één kleine nalatigheid aan een voertuig zware schade wordt veroorzaakt welke een bedrag eist, groter dan de kosten van het drukken van dit boekje, Daarom beveel ik de inhoud in è warme belangstelling van alle militaire chauffeurs aan. Wanneer zij het volkomen stuk zouden lezen en daardoor hun wagen héél houden, dan heeft het aan zijn doei beantwoord!

DE INSPECTEUR VAN DE TECHNISCHE DIENST

MOTOR WIL NIET STARTEN

piet kom eens kijken ik snap er niks van, de motor wil niet starten. Met een wanhopige blik staat chauffeur Dirk van Santen op de mistige koude morgen naast zijn trouwe DAF.



Piet Precies en Gladde, die al heel watervaring hebben opgedaan gedurende hun inspectie-reizen door onze armee, weten bijna zonder er naar te kijken, wat er aan de hand is De bistarter, die op de YA 126 de YA 314, YA328 en YT15ÖÖL voorkomt, is geen gewone choke. We trekken daarom de bistarter knop bij koud starten wel helemaal uit, maar geven geen gas.

De bi-starter heeft nl. het voordeel dat automatisch het juiste startmengsel wordt samengesteld en wanneer men ook maar de geringste

hoeveelheid gas geeft, wordt dit mengsel nadelig beïnvloed en bemoeilijkt men het starten. En natuurlijk had Dirk die morgen herhaaldelijk een flinke dot gas gegeven.

En nu we het toch over starten hebben: onmiddellijk na het aanslaan van de motor drukken we de bi-starterknop op de half-stand en geven iets gas. Zo laten we de motor ongeveer een halve minuut draaien en voeren het toerental op naar ongeveer 1200 omwentelingen per minuut, Nu kan de knop helemaal ingedrukt worden. Die heeft zijn werk gedaan.

De YA616 en de jeep M38A1 (Nekaf) bezit geen bistarter, maar een gewone choke. Wanneer we koud starten trekken we dus de knop uit en nu moeten we wel iets gas geven. Loopt de motor, dan drukken we geleidelijk de knop dicht -



Ik ben weleenm kwartier aan hekt starten geweest, maar ik kon dat kreng niel aan de praat krijgen mopperde Dirk.

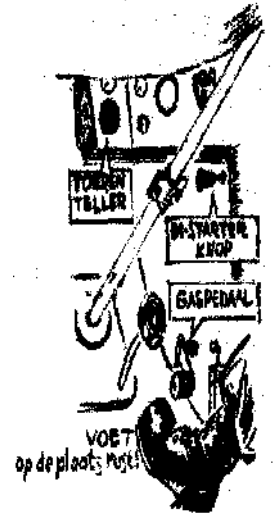
„Doe dat dan voortaan ook niet meer, mant daar verpest je alleen maar je accu mee. antwoordt Gladde Gijs.

Je moet altijd zo kort mogelijk (hoogstens 10 sec,) en zo weinig mogelijk starten.

Jullie vergeten altijd dat de startmotor een hulporgaan Is. Vooral in de winter doe je verstandig de motor een paar maal met de slinger te tornen, voor je gaat starten" „Oké, mannen, bedankt voor het lesje. Ik zal er aan denken voortaan

Dirk van Santen schakelt de eerste versnelling in en de toereneller in de gaten houdend, rijdt hij weg.

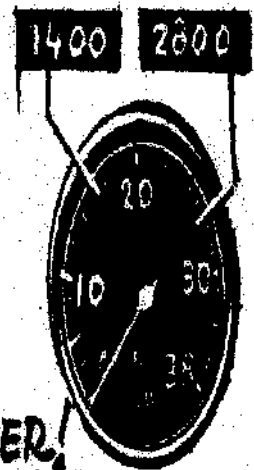
Ja, die toerenteller, die wordt nog wel eens verwaarloosd. Daar kunnen Piet en Gijs over meepraten, Hoe vaak hebben ze dat al niet verteld; „Het toerental houdt nauw verband met de trekkracht, Tijdens de rit moet de naald van de toerenteller tussen 1400 en 2800 omwentelingen per minuut blijven, Dan trekt de wagen het snelst op en heeft de motor de langste levensduur," Toch zijn er nog heel wat chauffeurs, die het toerental niet hoog genoeg opvoeren voordat zij naar een hogere versnelling overschakelen, of die de wagen bij een te laag toerental in een hogere versnelling laten lopen. Daardoor wordt de levensduur van de motor ingekort (olieverbruik loopt op) de wagen rijdt niet soepel en accelereert onvoldoende, terwijl de motor sterk pingelt,



Daarom; gedurende de rit altijd rijden tussen 1400 en 2800 omwentelingen per minuut, optrekken tot 2800 omwentelingen, daarna pas opschakelen. Terugschakel en naar een lagere versnelling als de motor - 1400 omwentelingen maakt.

Kon niet boven de 2800 uit,

*Tijdens de rit altijd de motor tussen 1400 en 2800 omw/min houden.
Let op de TOERENTELLER!*



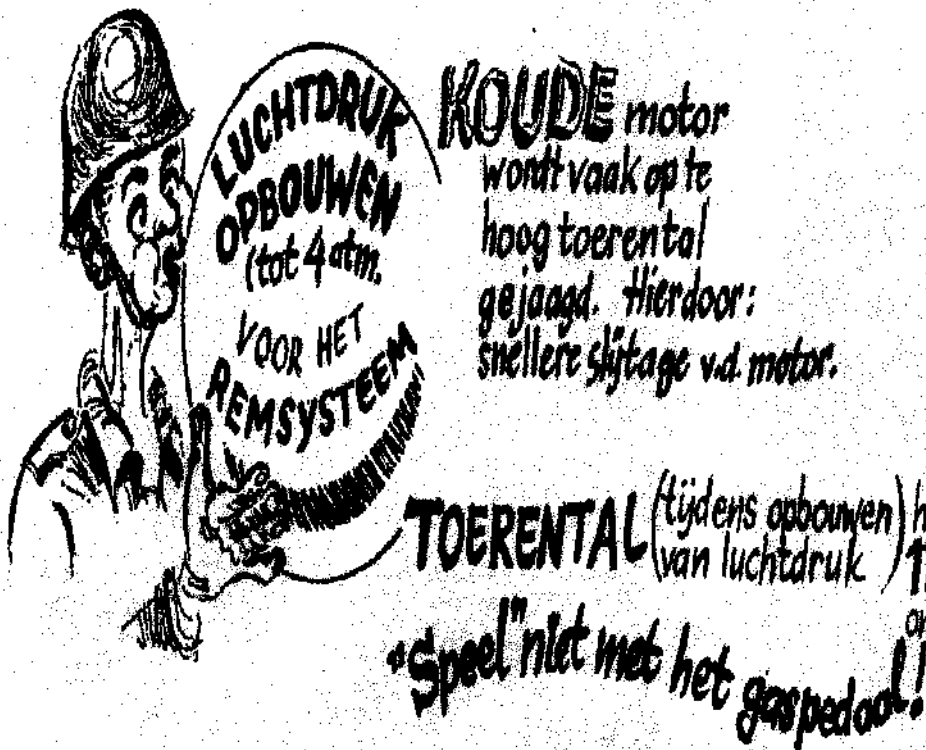
De jeep heeft geen toerenteller, maar een goed chauffeur kan aan zijn motor ook wel horen, of hij op het juiste toerental schakelt en rijdt.

VIER ATMOSFEER DRUK

Bij het starten van de motor van & YA314, YA328, YA616 en YT1500 L hoort MEN de zoemer van het luchtdruk-remsysteem.

Er moet eerst 4 atmosfeer druk aanwezig zijn, vóór men weg kan rijden. Houd daarbij het motortoerental op ongeveer 1200 omwentelingen per minuut en *ga vooral niet met het gaspedaal spelen.*

Een veel voorkomende fout bij het opbouwen van de luchtdruk voor het remsysteem is nl. dat men de doorgaans koude motor op een te hoog toerental laat draaien, om maar zo gauw mogelijk de 4 atmosfeer te bereiken. Het enige wat men daarmee bereikt, is dat de motor sneller dan normaal slijt, terwijl geen noemenswaardige tijdwinst wordt geboekt.



Bij het opbouwen van de luchtdruk dus: toerental op ongeveer 1200 onwentelingen per minuut.

OVER OLIE, VERVERSEN EN BIJVULLEN

Er zijn chauffeurs die het olieblok als een ware hoorn des overvloeds beschouwen, Hoe meer hoe beter, denken ze, Maar Piet en Gijs gaan daar keihard tegen in, Want het is positief fout, dat men in stuurhuizen, wormkasten, tandwielkasten, motor-carters enz. meer olie giet dan nodig is,

Wat zijn de nare gevolgen? – Laat Gijs dat ons maar vertellen; Wat de motor betreft neem de mogelijkheid tot olieconsumptie sterk toe, evenals lekkage langs de krukas-oliekeerringen. En voor de overige componenten: lekkage langs oliekeerringen en te hoog oplopende temperatuur, als gevolg van ontstane druk,

Juist, zo is het : Vul daarom nooit meer dan in de handboeken voorgeschreven hoeveelheid en zorg als je gaat bijvullen, dat de totale hoeveelheid olie deze maat niet overschrijdt, Uit de niveaupluggen mag geen olie komen na het vullen, motor-olie mag niet boven de full streep komen, Denk ook aan de ontluchter. Zorg er voor dat deze werken.

Commentaar van Piet en Gijs: We hebben het wel 100 maal gezegd: probeer nooit een lekkend orgaan te redden door het vol met olie te gieten, maar handhaaf het juiste niveau, Veel lekkages worden veroorzaakt door niet goed werkende on-luchters. Hou die daarom altijd in de gaten.



Deze kraan dient niet
voor cabineverwarming!
Alléén tijdens rijden door
diep water opentrekken!
Anders: olieverlies, kans op
uitlopen van lagers en over-
matige slijtage v.d. motor!

Als de olienkoeler van de YA126, YA314, de YA 328 en YT15ÖÖL lekt, moeten op 3e echelons niveau alle 4 bouten of tapeinden gelijkmatig nagetrokken worden. Van deze 4 bouten bevinden zich 3 aan de flensomtrek en 1 in het koelerhuis. Doen we dit niet, dan trekt de flens krom en wordt de lekkage niet verholpen, in sommige gevallen zelfs verergerd! Een beetje lekkage (zg. zweten) is toegestaan, zonder dat vervanging van de pakkingen nodig is.

Waar men ook op letten moet is, dat de kraan voor „diep water rijden" normaal altijd in ingedrukte toestand moet staan. „Er zijn van die slimme jongens", zegt Piet, die denken dat die kraan voor cabineverwarming dient. Bij koud weer rijden ze soms urenlang met uitgetrokken kraan, Geen betere manier om je motor grondig te moeren!¹¹

Inderdaad, de motor gaat in dit geval olie verliezen, en er ontstaat gevaar voor het uitlopen van de lagers of vastlopen van de motor.

Alleen tijdens het rijden door diep water moet de kraan worden open getrokken, Wat er dan gebeurt? Wel, er wordt een overdruk in het carter opgebouwd zodat er geen water in de motor kan dringen, Voor je dat echter doet, moet je eerst de instructies uit het handboek lezen, of het bijbehorende instructieplaatje raadplegen.

ONTSTEKING

Nog even iets over de ontsteking. Een zuivere afstelling is noodzakelijk. Bij een te late ontsteking gaat trekkracht verloren evenals trouwens bij een te vroeg afgestelde en wordt de motor te heet, waardoor de kans op mechanische storingen wordt vergroot

GEEN NA-GAS

Wanneer de chauffeur op de plaats *m* bestemming is aangekomen en de motor stop zet, dan wil het nog wel eens voorkomen dat hij een flinke ét gas na geeft, zogenaamd om de wagen straks weer gemakkelijk te laten starten.

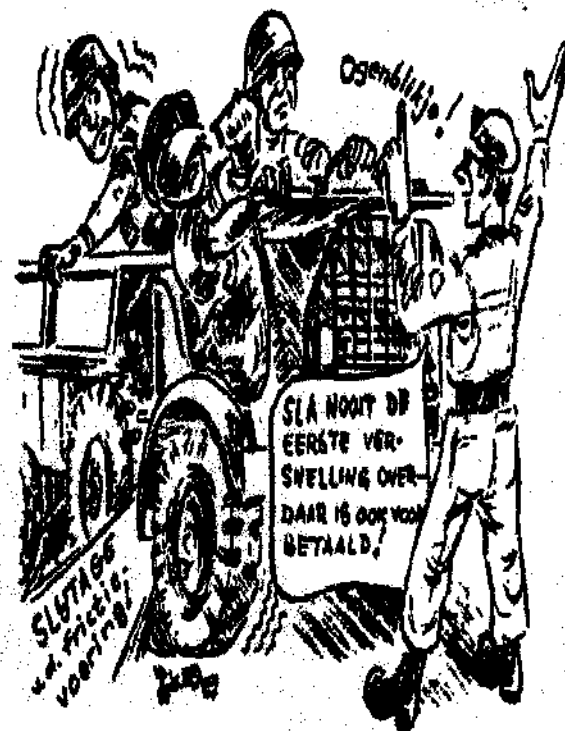
Font, mannen, Door dit nagras geven brengen we een flinke hoeveelheid benzine in de cilinders, die de beschermende oliefilm langs de wanden verbreekt en daarop een schadelijke inwerking heeft Bij de YA 616 laten we bij het stilzetten van de motor eveneens het gaspedaal los, maar trekken bovendien de anti-dieselknop helemaal uit. Pas als de motor niet meer draait zetten we de ontstekingschakelaar om en drukken de anti-dieselknop terug, Wat de motor betreft, heeft Gijs het laatste woord: „Controleer regelmatig de spanning van de ventilator* riem en de dynamocompressorriemen. De riem moet ongeveer 8 mm kunnen worden ingedrukt, midden op het gestrekte gedeelte".

KOPPELING

TOEN Dirk van Santen tenslotte zijn motor aan de praat had gekregen en met een dankbaar gemoed voor & ontvangen wijze les wegreed, schakelde hij natuurlijk netjes de eerste versnelling in, Maar Piet en Gijs zouden ze niet graag in de kost nemen, die denken ét de eerste versnelling niet voor hen gemaakt is, en die het maar wét stoer vinden, om in de tweede weg te rijden,



IS DAT NOU 'N KANARIE OF
PIEFT DIE MOTOR ZO? LET OP DE
AFSTELLING VAN DE FANRIEM!



Verkeerd, militaire chauffeurs! Jullie gaai toe 's morgens ook niet op stap, zonder ontbeten te feta! Jullie hebben recht op ontbijt en ontbering) en de DAF heeft redt op een goed gebruik van de eerste versnelling.

Bij regelmatig wegtrekken in de 2e versnelling ontstaat een veel snellere slijtage van de frictievoering en een te grote warmteontwikkeling in het vliegwielhuis.

Be koppeling (of clutch) is nl, een orgaan dat bij gebruik altijd een periode van slippen ondergaat,

Bij slippen veroorzaakt dus warmte en slijtage, twee factoren die ongewenst, maar helaas niet te vermijden zijn, Maar iedereen kan en moet er zorg voor dragen dat dit slippen tot een minimum wordt beperkt door;

- altijd met de eerste versnelling te beginnen, ook bij het rijden met een lege wagen;
- nooit met de voet op de koppelingspedaal te rijden;
- de vrije slag regelmatig te controleren volgens de gegevens in het instructieboek.

Wanneer men heel langzaam achteruit of vooruit moet rijden (bijvoorbeeld van of op een smeerbrug) gebruik dan bij de YA 126, de YA 328, de YA 616, de YT 15001 steeds de lage gearing, dan hoeft men niet slippend te rijden, „*Aan die slippertjes heb ik een ontaarde hekel zegt Gijs terecht,*

REDUCTIEBAK-VOORWIELAANDRIJVING

Het is met de voorwielaandrijving al net eender als met de eerste versnelling: "er is voor betaald, dus gebruik haar dan ook. Op zachte bermen of in het terrein; schakel tijdig de voorwielaandrijving in, Het wordt u trouwens zo gemakkelijk mogelijk gemaakt want bij de Nekaf-jeep, de YA 328, de YA 126 en de YA 616 kan inschakeling onmiddellijk plaats vinden. Wel verdient het aanbeveling, dit niet te doen bij een snelleid, hoger dan 40 km per uur of bij stuur in uitslag, De stand van de reductiebak-handle is van geen enkele invloed en men hoeft ook niet te ontkoppelen of gas weg te nemen,

„Het is merkwaardig", zegt Piet Precies, „dat heel wat chauffeurs niet weten, dat bij de Nekaf-jeep, de YA 328, 126 en 616 de voorwielaandrijving onafhankelijk van de lage gearing in- en uitschakelbaar is. Met het gevolg, dat de voorwielaandrijving niet altijd op het juiste moment wordt toegepast. Omgekeerd denken velen, dat de voorwielaandrijving is uitgeschakeld, als de reductie in „hoog" staat, waardoor de homokinetische koppeling wordt overbelast. Zo kan het voorkomen dat een onjuist gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden tot inschakelen van voorwielaandrijving en hoge en lage gearing. Een uitzondering vormt de YA 314, Hier gaat het inscha-



kelen van de voorwielaandrijving altijd gepaard aan het inschakelen van de lage gearing. Maar veel chauffeurs die op dit type rijden, weten niet dat voorwielaandrijving en lage gearing in een keer en niet één beweging worden bediend,

Let op, zegt Piet Precies: de reductiebak-handle altijd juist plaatsen en niet hoog of laag. Schakelen van laag (+voorwiel) naar hoog, voordat men het terrein verlaat. Trap daarbij het koppelingspedaal in en kies het juiste moment van schakelen. Het lijkt ingewikkeld maar het valt heus wel mee.

Controleer ook regelmatig de begrenzing voor de stuuruitslag van de voorwielen. Als deze is verbogen of gestuikt dan is de wieluitslag te groot, waardoor de homokinetische koppelingen kan breken. Dit gevaar bestaat ook wanneer in het terrein korte bochten worden genomen. De YA 616 heeft een hydraulisch bekrachtigd stuur. Gebruik dit niet bij een stilstaand of zo goed als

**Zachte borm of in't terrein:
Schakel tijdig de voorwiel-
aandrijving in!
Dat kan bij de YA 328, 126, 616
en Nekaf-jeep altijd óók in de
lage gearing.**

Bij terrein rijden met de YA-314: Met de reductiebak handle worden de voorwiel aandrijving en de lage gearing in één keer en met één beweging bediend!



Vergeet niet bij periodiek onderhoud



het natrekken v.d. bouten der 2 kruiskoppelingen v.d. korte aandrijfas- versnellingsbak- reductiebak

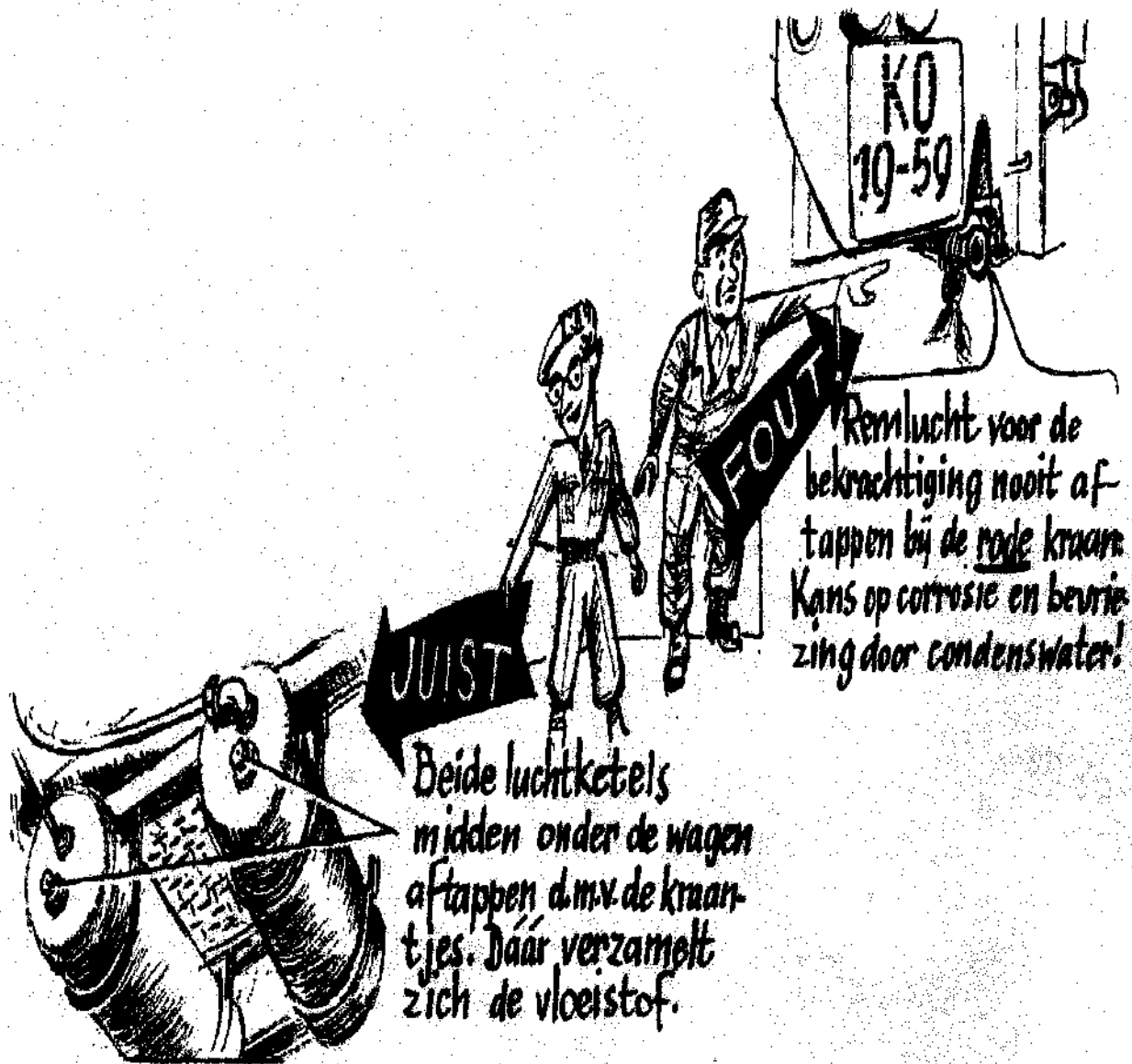
stilstaand voertuig, Wie dat wel doet, vernielt onherroepelijk het besturingsmechanisme of het chassis hetgeen dure reparaties ten gevolge heeft. Met nadruk willen wij hier nog wijzen op een veel voorkomende fout bij het periodiek onderhoud nl het niet natrekken van de bouten der twee kruiskoppelingen van de korte aandrijfas versnellingsbak-reductiebak.

Die aandrijfas heeft een heel belangrijke functie, want ze geeft het motorvermogen door naar de aandrijving van het voertuig. Wordt dit natrekken verzuimd, dan kunnen de gevolgen heel ernstig zijn; door rek van de bout slaan gaten in de flenzen van de kruiskoppelingen uit, Ook is er grote kans dat het losliggende as-einde een gat in het huis van de reductiebak slaat, bij de voertuivoertuigen YA 126 en YA 328.

Dus: bij periodiek onderhoud voorste bodemplaat van de laadbak demonteren en de bevestigingsbouten van de kruiskoppelingen van de korte aandrijfas natrekken. Laat de flenze vervangen waarvan de boutgaten zijn uitgeslagen. Vergeet ook de kruiskoppelingen van de andere aandrijfassen niet

Een belangrijke opmerking met betrekking tot de YA 328; zorg er voor, dat de twee banden links achter (en ook de twee banden rechts achter) beide ongeveer evenveel gesleten zijn, zodat de omtrekken gelijk zijn, is dit niet het geval dan loopt men kans een steekas te breken, daar het ene wiel meer omwentelingen tracht te maken dan het andere en er zich tussen deze beide geen differentieel bevindt.

een remtrommel nooit vet mag worden, Wanneer ook maar het geringste aan de remmen mankeert, rapporteer dit dan onmiddellijk, Met uitzondering van de YA 126 hebben alle overige typ DAF-voertuigen luchtdruk bekrachtigde remmen. Hiervan dient men de lucht af te blazen bij de van kraantjes voorziene luchtketels, die zich midden onder de wagen bevinden. Dit is de laagste plaats van het gehele luchtdruksysteem, en daar verzamelt zich het condenswater. Het afblazen dient zoals iedereen natuurlijk wel weet, om dit condenswater uit de ketels te verwijderen,



DE LIER

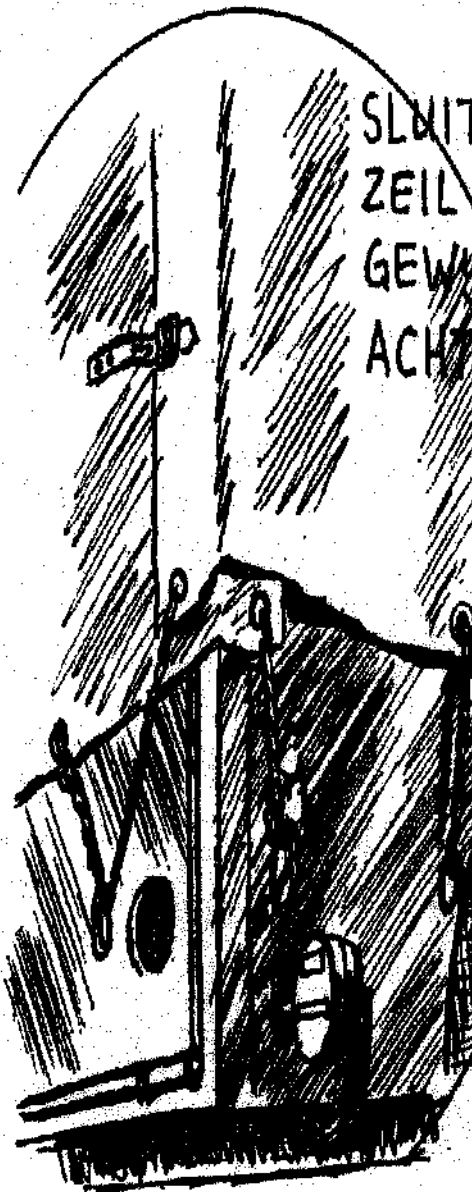
Nog even een opmerking over het lieren, laat het motortoerental niet te hoog oplopen. Boven 1000 omwentelingen per minuut voor de YA 126 en 1500 omwentelingen voor de YA 328 en YA 314 is er grote kans op kabelbreuk. Kan de lier op dit toerental de last niet trekken, dan kan de kabel over katrollen geleid worden, waardoor men de trekkracht per kabelpart vermindert. Als men niet over een katrol beschikt dan moet men het afslaan van de met 1000 resp, 1500 toeren draaiende motor beschouwen als een bewijs, dat de last voor deze lier te zwaar is.

Wanneer men het eigen voertuig achterwaarts uit moet lieren, mag men de motor nooit én voertuig en lier tegelijkertijd laten aandrijven, *in* dit geval moet de reductiebak in neutraal staan.

Een paar goede raadgevingen doet Piet Precies er gratis bij „Altijd regelmatig oplieren, de kabel niet over de grond laten slepen en een gerafelde kabel direct herstellen;



VERPLAATS REGEL-
MATIG HET KOORD
DAT HET ZEIL VAST
HOUDT. DAT VOOR-
KOMT SLYTAGE OP
EEN PUNT.



waardoor de levensduur van het touw aanzienlijk wordt verkort.

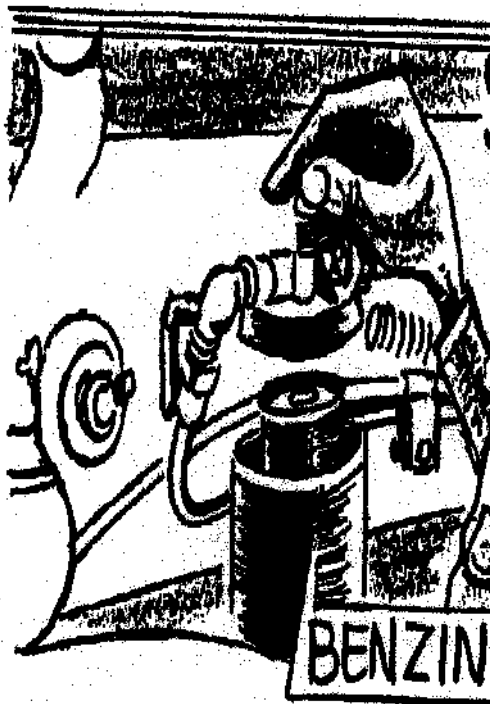
Bij de kwarttonner bevindt zich op de bodem van de bak een verende plug, waardoor het regenwater kan afvloeien. Als men die plug niet goed in het vet houdt, roest ze vast, waardoor bij flinke regenval een ware visvijver ontstaat. Nu zijn er van die slimme gasten, die om dat water definitief kwijt te raken, gaten in de bodem van de aanhanger boren. Heel handig, maar het loopt altijd op een rapportje uit en op een gepeperde rekening-man!



WINT1R VOORZORGEN

In de koude wintermaanden hebben de militaire voertuigen het hard te verantwoorden. Draagt hun dus een warm hart toe millitaire chauffers zorgt er voor dat uw wagen gereed is vóór het winterseizoen ons overvalt!

We beginnen met een paar algemene opmerkingen: reinig de benzinefilter en de tankten voor zover mogelijk. Reinig het remsysteem en maak dit goed gangbaar; controleer alle rubber-slangen en andere rubber-onderdelen en zorg er voor dat deze in goede staat zijn. „Denk er aan”, zegt Piet Precies terecht, „rubber en BOS-produkten zijn aarts-vijanden”,



Nog een paar tips: rijd ook op bevroren terrein met terreinspanning in de banden om al te hevige stoten te vermijden. Zorg dat de voertuigen zoveel mogelijk droog zijn om ijsvorming tegen te gaan, Houd alle scharnierpunten ingevet.