

Aflossing na vijftientig dienstjaren

* * De in dergelijke gevallen maar al te graag als „bevoorrecht” betitelde positie van de Nederlandse ambtenaren heeft recent weer eens — zoals zo vaak wanneer op bezuinigingen wordt aangedrongen — ter discussie gestaan. Van verschillende zijden werd daarbij bepleit dat het snoeimes zou worden gehanteerd tegen een aantal verworvenheden waarom men de overheidsdienaren benijdt en waarvoor de vakbonden zich derhalve beter zouden kunnen inspannen om die ook te verwezenlijken voor iedere andere werknemer in plaats van ze te ontnemen aan de relatief kleine groep van het overheidspersoneel. Ten tijde van het op schrift stellen van deze regels valt de afloop nog niet te voorspellen; hopelijk beseft de overheid dat zij niet mag discrimineren door een greep te doen in het loonzakje van hen die bij haar zelf in betaling zijn, doch dat zij de schatkist behoort te vullen met de evenredige bijdragen van alle Nederlanders. Maar het is niet de bedoeling thans hier verder op deze problematiek in te gaan: eerder werd op deze plaats reeds duidelijk gezegd dat tegenover een aantasting van secundaire arbeidsvoorwaarden een passende compensatie aan primaire arbeidsvoorwaarden behoort te staan en dat het goede fatsoen eist dat men zich rekening ervan geeft uit wiens zak het „bespaarde” geld eigenlijk komt! (*Mil. Spect.* 142(1973)(11)483). De opzet is nu derhalve ook níét een pleidooi te houden voor een vervroegen van het leeftijdsontslag, hoewel de hierboven geplaatste titel zulks mogelijk wel zou doen vermoeden. Het gaat ditmaal om het op non-actief stellen van materiaal dat al bijna een kwarteeuw heeft dienst gedaan . . .

De ouderdom van militair personeel laat zich gemakkelijk aflezen uit het persoonlijke registratienummer, waarin immers de geboortedatum is verwerkt. Van militair materieel is de leeftijd niet onmiddellijk op gelijke wijze zichtbaar te maken. Zou dat echter wel het geval zijn, dan zou blijken dat een aanzienlijk deel van het militaire voertuigenbestand van een oudere jaarklasse is dan de dienstplichtige of technisch-specialist die het berijdt: de drietonners YA328 en 314 zijn al sinds 1955 in gebruik en de nu begonnen vervanging daarvan zal naar verwachting nog ruim vier jaren

in beslag nemen. Dat betekent dus dat een aantal van deze oudgedienden nog het zilveren ambtsjubileum zal kunnen vieren alvorens te worden afgelost: een onvoorstelbare staat van dienst die mede tot gevolg heeft gehad dat gebruikers en onderhoudspersoneel zich belast zagen met een soort geriatrisch takenpakket op technisch gebied. Beprijpelijk daarom hun voldoening over de ophanden zijnde dienstverlating van deze hoogbejaarde transportwielvoertuigen.

De sinds 27 juni jl. — toen de officiële overdracht van het eerste exemplaar aan de staatssecretaris van defensie plaatsvond — in de Koninklijke landmacht instromende YA4440 vrachtauto 4 ton 4×4 behoort tot de tweede naoorlogse generatie die door DAF aan de krijgsmacht wordt geleverd. In de ontwikkeling daarvan heeft, hoe zou het ook anders kunnen, de Directie materieel KL een belangrijke rol gespeeld. Voorafgaande aan de bestelling van vijf prototypen, in 1973, waren de eisen opgesteld voor het voertuig dat de zowel economisch (exploitatiekosten) als tactisch (aard van het transportaanbod) snel verouderende drietonners zou moeten vervangen. Ook tijdens en na de twee jaren durende beproeving van de prototypen bleken nog tal van modificaties noodzakelijk alvorens de definitieve order kon worden geplaatst. In totaal omvat de leveringsopdracht, ter waarde van ca. 574 miljoen gulden, 6500 DAF YA4440's; daaronder zijn 373 als lesauto — d.i. YAL4440 — ingerichte voertuigen waar in de cabine plaats is voor drie leerlingen tegelijk. Een aantal lesauto's is al in gebruik, want vóór de instroming bij het legerkorps kan beginnen — in oktober a.s. — moeten de gebruikers én het onderhoudspersoneel ermee vertrouwd zijn gemaakt.

Hoewel uiteraard de technische handboeken tijdig alle gewenste informatie zullen kunnen verschaffen, zullen er toch ook onder de lezers van de Militaire Spectator verschillenden zijn die voorlopig die documentatie niet, maar het voertuig wel onder ogen zullen krijgen. Voor hen volgt hierna een korte samenvatting van de merites van deze nieuwste aanwinst van het KL-voertuigenpark.

De YA4440 is ontworpen voor een laadgewicht

van 4000 kg; daarmee vervalt de noodzaak tot gebruik maken van een aanhangwagen, die blijkens de ervaringen de beweeglijkheid van de drietonner ongunstig beïnvloedde en de opleiding van de chauffeurs verzwaarde. Door zijn vlakke laadvloer is deze vrachtauto geschikt voor het beladen met behulp van moderne overslagmiddelen als laadborden of pallets en vorkheftrucks; rekening houdende daarmee werd ook voorzien in de mogelijkheid van zijlading.

Omdat de hedendaagse militaire vrachtauto's vaak moeten worden gebruikt als mobiele werkruimte, eventueel met gebruikmaking van allerhande apparatuur, kan op de laadbakvloer een daarvoor geschikte opbouw worden bevestigd, een zg. shelter; montagepunten voor dat doel zijn reeds aangebracht, evenals voor het bevestigen van sjordbanden waarmee de lading zo nodig kan worden vastgezet. Bovendien bevinden zich in de laadbakvloer bevestigingspunten voor een aggregaat en voor een handhydraulische laad- en loskraan. Voor personeelsvervoer — twee man in de cabine, achttien man achterin, allen met volledige uitrusting — is de laadbak geaccommodeerd met gemakkelijk te demonteren opklapbare zitbanken. Als overkapping van de laadbak dient een in twee standen — 160 en 190 cm — verstelbare huif.

Ook op het gebruik van verbindingsapparatuur werd al gerekend: in het kopschot van de laadbak bevinden zich contactdozen, doorvoeropeningen voor kabels en bevestigingsmogelijkheden voor de antennes en de zend- en ontvanginstallatie. Een bijzonder nieuwtje is voorts dat er een verbinding mogelijk is tussen de inzittenden van de cabine en het personeel achterin: een zoemer, een controlbox met luidspreker en de nodige telefoonaansluitingen voorzien daarin.

De gebruikers van de oude drietonners hebben zich jarenlang moeten ergeren aan de ongemakkelijke zit. De moderne benadering van de combinatie van mens en machine stelt daarentegen de eis dat het samenspel moet worden geoptimaliseerd. *Human engineering* verschaftte ook de gegevens voor een aanzienlijk gerieflijker „huisvesting” voor de inzittenden van de cabine van de YA4440, die ongetwijfeld minder fysieke kwellingen zullen ondergaan dan destijds in YA328 of 314 gebruikelijk. Terecht, want het weinig comfortabele vervoer van personeel kan zeer wel leiden tot een dalend moreel en tot een verslechtering van de conditie.

Mede om die reden is ook het onderhoud vergemakkelijkt. In de eerste plaats is daar de kantelbare cabine die bij vele burgervrachtwagens allang

gemeengoed is. Voorts is de constructie zodanig dat het noodzakelijke onderhoud minimaal is en gemakkelijk kan worden uitgevoerd door niet-gespecialiseerd personeel met gebruikmaking van normale gereedschappen en hijsuitrusting: hoofdcomponenten als cabine, laadbak, motor, assen, tussenbak, e.d., kunnen binnen twee uur worden verwisseld.

Tot slot enkele technische gegevens ten behoeve van de daarin geïnteresseerden: wielbasis 405 cm, spoorbreedte 191 cm, bodemvrijheid 32 cm, totale lengte 711,5 cm, dito breedte 242 cm, hoogte (cabinedak) 269 cm; maximumsnelheid 87 km/h, kruissnelheid 80 km/h; berijdbare langshelling 50%, idem dwars 30%; oploophoek 36°, afloophoek 30°; waaddiepte 90 cm, draaicirkel 18 m; actieradius 600 km; motor (diesel) type DAF DT 615, max.-vermogen (DIN) 108,5 kW, max.-koppel (DIN) 465 Nm; hydraulisch bekrachtigde besturing; luchtdrukmechanisch tweekrings- tweeleidingsremsysteem; elektrische installatie 24 V; twee extra accu's voor voeding van een zend- en ontvanginstallatie kunnen worden bijgeplaatst; alsdan is de schakeling zodanig dat bij afgezette motor geen energie kan worden onttrokken aan de voertuigbatterijen, terwijl bij draaiende motor toch, dank zij een aangebracht scheidingsrelais, zowel de voertuig- als de radioaccu's gelijktijdig worden opgeladen.

Met het oog op de voorziening van reservedelen is nog van belang dat de YA4440 voor een groot deel is afgeleid van het bestaande DAF-programma van civiele vrachtauto's, zodat niet minder dan 65% van de erin verwerkte onderdelen ook in het civiele produkt is toegepast. Bijgevolg lijkt de verkrijgbaarheid van die reservedelen ook in noodgevallen alleszins verzekerd.

De Koninklijke landmacht heeft bijna een kwarteeuw kunnen profiteren van de goede diensten van de YA328 en 314. Over het — te lang — uitblijven van de zo noodzakelijke aflossing van die oudgedienden is heel wat kritiek gespuid. Gerechvaardigde kritiek, want verouderd materieel dat in vredetijd met grote inspanning nog maar nauwelijks in gebruik kan worden gehouden zal het in oorlogstijd stellig snel laten afweten. Daarom is de instroming van de YA4440 verheugend. De voldoening daarover zal echter nóg groter zijn als reeds thans wordt bedacht dat ook deze nieuwelings zal moeten worden vervangen. En liefst ruimschoots eerder dan omstreeks de voltooiing van zijn vijftienvijftig dienstjaren!