

Rijlessen op een Dikke DAF

Eindelijk is het dan zover, de eerste rijles in een dienstvoertuig. Bij mij was dat de DAF YA328. Ze stonden in een lange rij achter het compagniesgebouw op de Ernst Casimirkazerne in Roermond. Als jong broekie staarde ik naar dat voertuig, terwijl de rijinstructeur zich kort voorstelde. In de week ervoor hadden we al veel mogen lezen en leren over die 328. Technische verhalen over wormkasten, de Herculesmotor en dubbel clutchen.....toch had die 'Dikke DAF' nog veel geheimen die in de komende weken ontrafeld zouden worden.



Instijgen....ook zo'n kreet. Daar ga je dan. Lessen deed je met z'n tweeën, eentje er tussen in en eentje achter het stuur. De rijinstructeur, een ouwe KPL 1, nam plaats achter zijn 'Ho-ijzer'. Een lange stalen stok van ongeveer een meter die tussen zijn benen stond en waarmee hij het remsysteem kon bedienen.

Die 328 had geen stuurbevestiging en de versnellingsbak was niet

gesynchroniseerd. De eerste dagen op die Dikke DAF was een aaneenschakeling van foutieve schakelmomenten en moeizaam bochtenwerk. De rijinstructeur corrigeerde met straffe hand.....Hij gebruikte een stok en sloeg hiermee of op je binnenhelm, of op de motorkap om de schakelmomenten aan te geven. Praten was nagenoeg niet mogelijk, of je moest schreeuwen. De motor en aandrijflijn maakte een geweldige herrie. Er zat ook geen kachel in. Gelukkig lesten wij in de zomerperiode. In de winter was het zeker geen pretje.

De eerste weken reden we rondjes om Roermond heen. Door allerlei leuke kleine plaatsjes waar je nog nooit van gehoord had. Koffie werd er gedronken in een klein chauffeurscafeetje. Buiten stonden dan een aantal Dikke DAFs op een rijtje. Onze rijinstructeur was verslaafd aan de gokautomaat. Tijdens het koffiedrinken zagen we hem alleen aan die kwartjesautomaat hangen. Heel af en toe keerde dat ding wel eens wat uit. Je hoorde dan de kwartjes in de bak rinkelen. Een keer hebben we hem eens goed beet gehad. Na een kwartiertje achter dat gokding, had hij het wel gezien. Zonder winst kwam hij bij ons zitten en dronk z'n koud geworden koffie op. Op dat moment stond ik op en nam plaats op de kruk voor de kwartjesautomaat.....gooide er 1 kwartje in, wachtte even en legde mijn sleutelbos in de stalen lade. Hiermee sloeg ik hard heen en weer en veroorzaakte een mooie rinkelende herrie, net of dat ding volledig leeg liep en ik de hoofdprijs had gewonnen.....



Vloekend kwam de KPL 1 overeind, rende naar mij en die kast toe en zag dat hij gigantisch was beetgenomen. U, als lezer van dit verhaal, begrijpt dat de eerstvolgende dagen het niet leuk lessen was.

Maar goed, verder met lessen dus. Na een tijdje hadden we door hoe je vloeiend met die 328 door het leven moest. **3 laag-2 hoog** zat er vastgebakken in, evenals het geven van tussengas. Op de 'Beegter Hei' moesten we ons bekwamen in terreinrijden. Dat was weer andere koek.

Als voorbeeld: wilde je met je 328 wegrijden tegen een helling op, of in het mulle zand, dan stond je wagen, voordat je naar z'n 2 kon gaan al stil. Het was noodzakelijk te



wachten tot het toerental van de motor voldoende gedaald was om zonder knarsen door te kunnen schakelen. De oplossing hiervoor was: wegrijden in 3 laag en vervolgens naar 2 hoog. Die stap was minder groot. Je bediende dan twee poken, de normale handel en die van de tussenbak. Die hadden de constructeurs van DAF gezellig ergens achter je stoel gepositioneerd.....Die binnenhelmen deden zeker in het terrein prima dienst. De hoeveelheid tikken met de stok waren hier het grootst.

Bijzondere verrichtingen deden we op het haven terrein. Achteruit rijden om pilonnetjes heen en voortdurend kijken in die veel te kleine achteruitrijspiegels.

En dan komt dan die dag.....de KPL 1 verruilde zijn plaats voor een heuse rijexaminator. Een barse Sergeant-Majoor die brommend de weg wees en mij, na een uurtje zwoegen, mededeelde dat ik gezakt was. En ik niet alleen, nagenoeg de hele lichterij kon het die middag nog een keertje overdoen.

Die avond hebben we feest gevierd, samen met de rijinstructeurs die achteraf best aardige kerels bleken.

Het afscheid van de compagnie kwam een paar dagen later. Op de appelplaats stonden we op vrijdagmiddag voor de laatste keer in het gelid. De CC hield een toespraak, wenste ons het allerbeste toe voor de toekomst en deed toen een opmerkelijke uitspraak: 'Mijne heren, bedenk dat u allen vanaf nu potentiële moordenaars bent nu u uw rijbewijs hebt. Het gaat u goed'.

Met die woorden nam hij afscheid en liet ons sprakeloos achter.

Met ons zessen (AATers) hebben we daarna nog 8 weken geleest Op de RTS in Eindhoven op de YT 616. Ikzelf heb naderhand ook nog een maand geleest op de Willem 2 in Tilburg op de YT 514.

Lessen opeen YT 616 was heel wat anders dan een YA 328. Nu rijden met stuurbevoegdheid, een metertje hoger zitten en een tank van 7000 liter met drie compartimenten achter je rug.

Later de YT 514 met een huifoplegger er achter : weer terug naar af wat betreft de stuurbevoegdheid, maar met die oplegger er achter voelde dit aan als écht vrachtwagen rijden.

Ik voel mij bevoorrecht dat ik op jonge leeftijd 3 geweldige rijopleidingen heb gehad. Ik heb er mijn hele werkzame leven profijt van gehad. Zeker toen alles na mijn dienstitijd gratis overgeschreven werd naar het burgerrijbewijs.

Henk Kruit, (achter het stuur van de Dikke DAF : Eddie Loots, ging na Roermond naar de TD)