



National
Defence

Défense
nationale

C-30-010-F01/MB-000

OPERATORS INSTRUCTION
FUEL TANK CAPS
STANDARD MILITARY PATTERN VEHICLES (WHEELED)
TRUCK UTILITY ILTIS, TRUCK 1-1/4 TON 4 x 4,
TRUCK CARGO 1-1/4 TON CUCV, TRUCK 2-1/2 TON MLVW
TRUCK 5 TON M39 SERIES, TRUCK 5 TON M809 SERIES
MOTORCYCLE ARMSTRONG MT 500
(BILINGUAL)

(Supersedes C-30-010-F01/MB-000 dated 1980-06-06)

Issued on Authority of the Chief of the Defence Staff

Contact Officer: DSVEM 2-2-2-3

OPI: DSVEM

Copyright © 1986 by DND Canada

1986-07-09

PURPOSE

1. This instruction details the correct fuel tank caps to be used on SMP vehicles. Vehicles with pressurized fuel systems can build up excess pressure during airlift when subjected to temperature changes and atmospheric pressure changes. This pressure reduction leads to the expansion of vapours within the system and release of fumes and/or fuel resulting in a potential fire hazard and may cause physical illness to the aircraft crew.

MATERIEL RESOURCES

2. The following fuel caps shall be employed:
- a. NSN 2910-12-175-9743, cap, gas tank, truck ILTIS;
 - b. NSN 2910-01-011-2744, cap, gas tank, truck 1-1/4 ton 4 x 4;
 - c. NSN 2910-01-155-5063, cap, fuel tank, truck 1-1/4ton CUCV (Diesel);
 - d. NSN 2910-00-459-8447, cap, fuel tank, truck 2-1/2 ton MLVW and truck 5 ton M809 series (Diesel);
 - e. NSN 2910-00-141-9758, cap, gas tank, truck 5 ton, M39 series; and
 - f. PN A0084751064, cap, gas tank, motorcycle MT 500.

C-30-010-F01/MB-000

FUEL CAP NORMAL OPERATION

3. Positioning of the fuel cap for normal operation is as follows:
 - a. The normal operation for the ILTIS, 1-1/4 ton 4 x 4, 1-1/4 ton CUCV, 2-1/2 ton MLVW, 5 ton M809 series and the motorcycle MT 500 is with the cap in the fully locked position at all times.
 - b. The normal operation for the 5 ton M39 series (gasoline) is with the cap in the semi-locked position. The cap will be turned to the fully locked position when fording and will be returned to the semi-locked position at the earliest convenience after completion of fording.

FUEL CAP AIRLIFT OPERATION

4. Positioning of the fuel cap for airlift operation is as follows:
 - a. The airlift operation for the ILTIS, 1-1/4 ton 4 x 4, 1-1/4 ton CUCV, 2-1/2 ton MLVW, 5 ton M809 series and the motorcycle MT 500 is with the cap in the fully locked position as these vehicles have a vented fuel system.
 - b. The airlift operation for the 5 ton M39 series (gasoline) is with the cap in the semi-locked position. This allows for venting of the fuel system.

INSPECTION OF FUEL CAPS (AIRLIFT)

5. Prior to aircraft loading the following inspection of fuel caps shall be made:
 - a. Check the fuel cap for perished, torn, poorly fitted or swollen gasket. Replace the gasket if required.
 - b. Check the fuel cap retaining lugs, if bent, straighten to their proper position.
 - c. Check the fuel tank filler neck retaining groove locks to ensure the cap seats properly.
 - d. All 1-1/4 ton 4 x 4 gas caps will be tested as per CFTO C-30-200-000/CS-011.

PREPARATION OF WHEELED SMP VEHICLES FUEL SYSTEMS FOR AIRLIFT

6. All other preparations for airlift of wheeled SMP vehicle fuel systems shall be as per A-LM-117-001/FP-001 Chapter 16.

REFERENCES AND OTHER DATA

7. The following references apply:
 - a. CFTO C-30-200-000/CS-011; and
 - b. A-LM-117-001/FP-001 Chapter 16.



National
Defence

Défense
nationale

C-30-010-F01/MB-000

INSTRUCTIONS AUX CONDUCTEURS
BOUCHONS DE RÉSERVOIR DE CARBURANT
VÉHICULES DE MODÈLE MILITAIRE RÉGULIER (À ROUES)
CAMION UTILITAIRE ILTIS, CAMION 1-1/4 TONNE 4 x 4,
CAMION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES 1-1/4 TONNE CUCV,
CAMION DE 2-1/2 TONNES VLMR, CAMION 5 TONNES DE LA
SÉRIE M39, CAMION 5 TONNES DE LA SÉRIE M809,
MOTOCYCLETTTE ARMSTRONG MT 500

(BILINGUE)

(Remplace C-30-010-F01/MB-000 de 1980-06-06)
Publiée avec l'autorisation du Chef de l'état-major de la Défense

Personne responsable: DVSGM 2-2-2-3

BPR: DVSGM

Copyright © 1986 par MDN Canada

1986-07-09

OBJET

1. La présente instruction indique les bouchons de réservoir de carburant à employer sur les véhicules de modèle militaire régulier. Durant le transport aérien, il peut se créer une pression excessive à l'intérieur des systèmes de carburant pressurisés dont sont dotés certains véhicules, par suite de changements de température et de pression atmosphérique. La réduction de la pression à l'intérieur des aéronefs peut amener la détente des vapeurs dans les systèmes de carburant et la libération de vapeurs et(ou) l'écoulement de carburant, ce qui présente des risques d'incendie et peut incommoder l'équipage.

RESSOURCES MATÉRIELLES

2. Il faut employer les bouchons de carburant suivants:
- a. NNO 2910-12-175-9743, bouchon de réservoir de carburant, camion ILTIS;
 - b. NNO 2910-01-011-2744, bouchon de réservoir de carburant, camion de 1-1/4 tonne, 4 x 4;
 - c. NNO 2910-01-155-5063, bouchon de réservoir de carburant, camion de 1-1/4 tonne, CUCV (Diesel);
 - d. NNO 2910-00-459-8447, bouchon de réservoir de carburant, camion de 2-1/2 tonnes, VLMR, et camion de 5 tonnes, série M809 (Diesel);
 - e. NNO 2910-00-141-9758, bouchon de réservoir de carburant, camion de 5 tonnes, série M39; et
 - f. No de pièce A0084751064, bouchon de réservoir de carburant, motocyclette MT 500.

Canada

C-30-010-F01/MB-000

BOUCHON DE RÉSERVOIR – UTILISATION NORMALE

3. Durant l'utilisation normale des véhicules, le bouchon de réservoir de carburant doit être placé comme suit:
 - a. Dans le cas du ILTIS, des camions de 1-1/4 tonne 4 x 4, 1-1/4 tonne CUCV, 2-1/2 tonnes VLMR, et 5 tonnes de la série M809, et de la motocyclette MT 500, le bouchon du réservoir de carburant doit être complètement fermé en tout temps.
 - b. Dans le cas du camion de 5 tonnes de la série M39 (essence), le bouchon doit être en position semi-fermé. Il faudra le fermer complètement durant les passages à gué et le remettre en position semi-fermé le plus tôt possible par la suite.

BOUCHON DE RÉSERVOIR – TRANSPORT AÉRIEN

4. Durant le transport aérien des véhicules, le bouchon de réservoir de carburant doit être placé comme suit:
 - a. Dans le cas du ILTIS, des camions de 1-1/4 tonne 4 x 4, 1-1/2 tonne CUCV, 2-1/2 tonnes VLMR et 5 tonnes de la série M809, et de la motocyclette MT 500, le bouchon de réservoir doit être complètement fermé étant donné que les réservoirs de ces véhicules sont dotés d'un reniflard.
 - b. Dans le cas du camion de 5 tonnes de la série M39 (essence), le bouchon du réservoir doit être placé en position semi-fermé. Ceci permet l'aération du système de carburant.

INSPECTION DES BOUCHONS DE RÉSERVOIR (TRANSPORT AÉRIEN)

5. Avant l'embarquement des véhicules à bord des aéronefs, il faut inspecter les bouchons de réservoir, comme suit:
 - a. Vérifier le joint d'étanchéité est abîmé, déchiré, mal ajusté ou enflé. Remplacer le joint d'étanchéité au besoin.
 - b. Vérifier les pattes de blocage des bouchons de réservoir. Si elles sont tordues, les redresser.
 - c. Vérifier les encoches de blocage du goulot de remplissage pour s'assurer que le bouchon est bien ajusté.
 - d. Tous les bouchons de réservoir des camions de 1-1/4 tonne 4 x 4 seront testés conformément aux dispositions de l'ITFC C-30-200-000/CS-001.

PRÉPARATION DES SYSTÈMES DE CARBURANT DES VÉHICULES MMR À ROUES EN VUE DU TRANSPORT AÉRIEN

6. Toutes les autres mesures de préparation des systèmes de carburant des véhicules MMR en vue du transport aérien doivent être exécutées conformément aux dispositions du chapitre 16 de la publication A-LM-117-001/FP-001.

RÉFÉRENCES ET AUTRES DONNÉES

7. Voici la liste des documents de référence:
 - a. ITFC C-30-200-000/CS-001; et
 - b. A-LM-117-001/FP-001, chapitre 16.