



Koninklijke Luchtmacht

Uit & Thuis *front*

Uitgave van het Commando Luchtstrijdkrachten
Nummer 180



Inhoud

KDC-10 tankervliegtuig wederom vliegend pompstation	2
Force Protection Middle East 3	4
FSE Mirage Detachement 18 (I)	6
FSE Mirage Detachement 18 (II)	10
USSC team viert midterm	15
FSE Mirage Detachement 19	16
Nog steeds Luchtmacht in GAO	21

Colofon

Deze digitale uitgave van het Uit&Thuisfront magazine wordt samengesteld door Sectie Communicatie CLSK, samen met uitgezonden militairen en hun thuisfront. De redactie heeft het recht om artikelen te weigeren, te redigeren en/of in te korten.

De artikelen in dit magazine zijn volledig voor rekening van de auteurs. Overname van (delen van) artikelen en foto's uit dit blad is alleen toegestaan met toestemming van de redactie en met bronvermelding.

KDC-10 tankervliegtuig pompstation voor anti-

Een KDC-10 tankervliegtuig voorziet coalitiepartners vanaf eind juni opnieuw van brandstof. Het gaat om vliegtuigen die in de strijd tegen terreurorganisatie ISIS boven Irak en Oost-Syrië opereren. Het toestel van de Koninklijke Luchtmacht is op 19 juni vanaf vliegbasis Eindhoven vertrokken naar Koeweit. Hier wordt het met een ruim veertig-koppig detachement gestationeerd.

Er is grote behoefte aan tankercapaciteit voor operaties boven Irak en Oost-Syrië. Als de toestellen in de lucht tanken, is de duur van de missies langer. De slagkracht van coalitievliegtuigen is hierdoor hoger, waardoor ISIS effectiever bestreden wordt. Het is de tweede keer dit jaar dat een KDC-10 bijdraagt aan



wederom vliegend ISIS-coalitie

de strijd tegen ISIS. In het eerste kwartaal gebeurde dit ook. Toen zijn in zes weken 189 vliegtuigen van de anti-ISIS-coalitie in de lucht bijgetankt. Daarbij is in totaal meer dan 2,6 miljoen pond brandstof afgegeven.

Nederlandse bijdrage strijd tegen ISIS

Naast de inzet van de KDC-10 blijft Nederland onverminderd betrokken bij de strijd tegen ISIS. In Bagdad en het noorden van Irak zijn Nederlandse militairen actief die Iraakse en Koerdische strijdkrachten trainen. Een Nederlands *force protection* detachement zorgt sinds juli 2016 voor de beveiliging van Belgische F-16's die missies vliegen in de strijd tegen ISIS. Daarnaast stelt Nederland een analyse-team beschikbaar, dat UAV-beelden uit het inzetgebied interpreteert en op deze wijze bijdraagt aan begrip van de situatie op de grond. In het vierde kwartaal gaat Nederland voor de eerste keer een C-130 transportvliegtuig inzetten voor het vervoer van mensen en materieel ten behoeve van de coalitie.



Force Protection Middle East 3

Op eind februari vertrokken DSM Marco, Caretaker Klaas en ik vanaf Melsbroek (B) richting het Midden-Oosten. Het Force Protection peloton met luitenant Raimo volgde begin maart. Het was voor ons weer eens wat nieuws. We gingen deel uitmaken van een Belgisch (Vlaams) Detachement. Hoe zou zo iets nou gaan? Onze zuiderburen lijken best veel op ons maar er zijn ook een paar verschillen, vooral in karakter. Nederlanders zijn echt een stuk mondiger en meer 'to the point'. Daar hebben de Belgen soms wel eens moeite mee maar ach, daar moeten ze maar mee leren leven!

Zoals gewoonlijk waren de eerste dagen druk, al hadden we de tijd. We waren immers iets eerder vertrokken dan gepland maar toch waren het volle dagen. Zoals ik gewend ben hadden onze voorgangers alles netjes voorbereid. Het ging dan ook wel van een leien dakje. Onze jongens van de OGRV en de landmacht hadden hun draai ook vrij snel gevonden. Al na een paar dagen vond de commando-overdracht plaats en 'waren wij ervan'. Het is mijn eerste uitzending als Detachementscommandant/Senior National Representative. Is dat wennen? Ja en nee. Een hoop zaken zijn nieuw. Ik was gewend de Force Protection aan te sturen, maar dat doet nu de luitenant. Detco is meer een 'bureau baantje'. Vooral de contacten

met Nederland over ongeveer alles wat er tijdens onze missie speelt is nieuw en leerzaam.

Onze staf is kleiner dan tijdens grotere missies, dus we moeten een hoop leren op gebied van P&O, Logistiek, VTO, vele aanvragen van materieel, werkbezoekers, verbouwingen van het kamp, maar ook contracten die Nederland heeft moeten onderhouden worden. Tevens biedt Nederland steun aan het Belgische detachement. Ook daar hebben we af en toe wel eens een rol in. We hebben ook bijna dagelijks contacten met onze Amerikaanse vrienden. Hun Engineer Corps is voor ons een grote hulp. Zo is bijvoorbeeld de staat van de flightline niet al te best. We hebben de USAF bijna wekelijks nodig





om (spoed)reparaties uit te voeren. Eens in de twee weken hebben we ook contact met de leiding van de lokale vliegbasis. De basiscommandant is graag op de hoogte van wat er op zijn basis speelt en is erg geïnteresseerd in de coalitie. Samen met de Belgische security officer ga ik daar dan heen. Ja, zo kom je je dagen wel door.

Over België gesproken... Hoe gaat onze samenwerking nu eigenlijk? In één woord: prima! Beide detachementen doen hun best om elkaar zo veel mogelijk te ondersteunen en te helpen. Over het algemeen denken we hetzelfde over de manier waarop het werk moet gebeuren. Maar soms zijn er ook tegenstellingen. En als die benoemd moeten worden, levert dat af en toe wat 'wrijving' of gefronste wenkbrauwen op. Het is voor de Belg dan af en toe moeilijk om met de Nederlandse 'directheid' om te gaan. Maar ach, zonder wrijving, geen warmte!

Het moment van dit schrijven is net na onze midterm. Wij zijn over de helft nu. Tegelijkertijd is dit voor het Vlaamse detachement het einde van hun missie. Ze zullen worden afgelost door een Waals detachement. Ik hoop dat de taalbarrière voor de meesten van ons geen probleem gaat worden. Zelfs voor de Belgen onderling is dat soms niet makkelijk. Een aantal zal ik toch wel gaan missen. We hebben een goede verstandhouding opgebouwd de afgelopen twee maanden en we hebben prettig samengewerkt. Ik hoop ze nog eens te zien.

Zoals gezegd zijn we over de helft, maar de tijd is tot nu toe echt omgevlogen! Ik ga langzamerhand aftellen al staat ons nog best wat werk te wachten. Ik heb er het volste vertrouwen in dat de mannen en dame van mijn detachement deze uitzending tot een goed einde zullen gaan brengen.

Kapitein Willem,
Detco 1 NLD FPME 3

Van de DSM...

Normaal ben ik plaatsvervangend vluchtcommandant bij de OGRV op vliegbasis Leeuwarden.

Voor de missie FPME ben ik de Detachements Sergeant-majoor (DSM). Als DSM ben ik bezig met een hoop dingen. Heel veel zaken die ik thuis niet doe.

Zo ben ik hier verantwoordelijk voor de post, deel ik geld uit als kassier, ben ik bezig met de lokale contractor LSS voor allerlei huishoudelijke zaken. Al met al een leuke en leerzame job.

We werken in een staf van 4 man. Willem is onze Detachementscommandant (DetCo) en Senior National Representative (SNR), Raimo is de commandant van de bewakingseenheid en Klaas is onze Caretaker. De groepen draaien onder leiding van hun groepscommandanten in een 24-uurs ploegendienst en worden geleverd door personeel van Vlucht 2 van de OGRV aangevuld met leden van diverse Geniecompagnieën van 41 Geniebataljon.

De zaken op ons kamp zijn goed geregeld. LSS verzorgt het eten, de legering en de was. De kamers zijn eenvoudig, maar voldoende ruim. Iedereen heeft zelfs een eigen airco. Voor de ontspanning is er een goed ingerichte gym. Daar wordt door de jongens flink gebruikt van gemaakt. Naast de gym wordt er ook veel hardgelopen op de wegen naar en van ons kamp.

Recent hebben we hier Koningsdag gevierd, met oranjelimo in plaats van oranjebitter, maar wel met echte oranje tompoucen. 's Avonds hebben we een BBQ gehouden met onze Belgische collega's. Ook waren er een aantal Amerikanen uitgenodigd. Al met al een geslaagde dag.

Op 4 mei hebben we op gepaste wijze stil gestaan bij de Nationale Dodenherdenking. Dit weer samen met onze Belgische en Amerikaanse collega's. Op 7 mei was de dag dat wij onze TFO hadden en we vierden we tegelijkertijd onze midterm. Deze dag was ook weer erg geslaagd met behulp van het thuisfrontcomité vliegbasis Leeuwarden, de CIS Leeuwarden en de Belgische CIS hier.

Nu nog minder dan 2 maanden te gaan en dan is zit onze taak erop. Ik heb er vertrouwen in.

Groet,
Sergeant-majoor Co, DSM FPME 3

Een kleine Defensie operatie

Forward Support Element Mirage

Veel van mijn voorgangers hebben al iets geschreven over hun verblijf en belevenissen hier op Al Minhad Airbase. Ze hebben hier ook verschillende media voor gebruikt. Een echt originele invalshoek vinden is daarom niet gemakkelijk. Ik heb er dan ook voor gekozen om niet te gaan bloggen, twitteren, snapchaten of facebooken. In plaats daarvan ga ik, ouderwets, in twee delen iets over ons gastland, Dubai en hoe wij daarin acteren en iets over Al Minhad en ons werk hier schrijven.



Het Forward Support Element Mirage (FSE Mirage) met als thuisbasis Al Minhad Airbase, Dubai, Verenigde Arabische Emiraten (VAE) wordt binnen Defensie tot de kleine missies gerekend. Maar het is toch ook weer niet zo klein dat het niet wordt opgemerkt door de media, zoals hiernaast te zien is in “Lubach op zondag”.

Wij voeren onze missie uit in een rustig land in een erg

onrustige regio. Dubai wordt door velen toch gezien als een populaire vakantiebestemming, met name om te overwinteren. Het enige waar je hier dan ook echt voor op je hoede moet zijn is het zomerklimaat, met meedogenloos hoge temperaturen. Dubai is een welvarend moslim land, met goede faciliteiten, multicultureel, met soms andere normen en waarden dan waar wij aan zijn gewend, maar toch een land waar je, zonder je al te veel te hoeven aanpassen, goed kunt wonen en zoals in ons geval werken.

Het voorbereiden op deze uitzending begon voor mij eigenlijk al bij het nemen van de beslissing of ik me vrijwillig voor deze missie zou aanmelden of niet. Een belangrijk onderdeel van dat beslissingsproces is toch om te kijken naar het land en de locatie waar je een aantal maanden van je leven gaat doorbrengen. Nu weten de meeste van ons wel iets over Dubai, een erg warm land



ergens in het Midden-Oosten met een mooi hotel in de vorm van een zeilboot, veel wolkenkrabbers, inclusief de hoogste ter wereld, erg veel zand en het vliegveld waar je meestal moet overstappen als je naar het Verre-Oosten vliegt. Toch is Dubai meer dan dat, eigenlijk is het een eerste wereld land in een derde wereld omgeving.

Zoals je hieronder kunt zien ligt Dubai op het Arabisch Schiereiland en maakt het onderdeel uit van de (zeven) Verenigde Arabische Emiraten (VAE). Militair strategisch ligt het, aan de straat van Hormuz en de Perzische Golf, op een uiterst gevoelige plaats. Dit verklaart misschien ook deels de uitgebreide internationale militaire aanwezigheid in Dubai en omliggende landen.

Dubai heeft, in tegenstelling tot wat velen denken, haar recente rijkdom niet te danken aan de olie-inkomsten. Dubai telt maar 1 raffinaderij en de verkoop van olie draagt slechts voor 6% bij aan het BNP. Dubai, ook wel het Hong Kong van het Midden-Oosten genoemd vanwege de lage belastingdruk en beperkte overheidsbemoeienissen, dankt haar rijkdom met name aan de financiële dienstverlening, toeristenindustrie, bouw en ICT.

Voor ons als detachement was Dubai, op zo'n 6000 kilometer van Amsterdam, geen overstap, maar het eindpunt. De zeven uur durende vlucht met een Transavia B737 was misschien niet zo comfortabel als met een A380 van Emirates maar het heeft ons uiteindelijk wel veilig op onze bestemming gebracht. In de aanloop naar ons vertrek waren we uitgebreid voorbereid op de volgende stap, het passeren van de douane.

Uiteindelijk zijn we zonder problemen door de douane gekomen en met de benodigde visum stempel in ons paspoort mochten we Dubai in.

Na kennismaking met het team dat wij kwamen aflossen zijn we in de auto's gestapt en op weg gegaan naar de vliegbasis. Het wegennet in Dubai is uitstekend, veel brede (snel)wegen, sommige zelfs 14-baans, er is natuurlijk ook voldoende onbenutte ruimte hier. Wel veel rotondes en opletten voor de vele, soms belachelijk hoge verkeersdrempels, ook op de snelwegen als je een rotonde nadert. Ondanks dat Dubai een vrij verwesterd



land is, geldt dat niet voor de rijstijl. Zo zie je hier geregeld mensen op de snelweg lopen of auto's op de vluchtstrook tegen het verkeer in rijden en erg, erg veel langzaam rijdende vrachtauto's die zand vervoeren. Te



hard rijden is hier ook geen goed idee, overal zijn flitspalen en mobiele snelheidscontroles. De boetes beginnen bij 600 Dirham, zo'n 150 euro. Ook fout parkeren wordt niet getolereerd zoals wij zelf ondervonden toen we het vorige team wegbrachten naar Dubai



International. De interpretatie van de term kort parkeren bij departures werd wel heel strikt nageleefd, we stonden nog niet stil of de agent begon al te roepen en te schrijven, resultaat een bon van 500 dirham, 125 euro, geen discussie mogelijk.

Dubai is erg Engels georiënteerd, dit merk je bij heel veel wat hier gebeurt, zo is gelukkig voor ons ook de bewegwijzering in het Arabisch en Engels. In en rond Dubai stad kan het erg druk zijn. De rit van het vliegveld naar Al Minhad Airbase kan in 25 minuten maar het kan ook 2 uur duren. Ligt ook een beetje aan welke snelweg je neemt, keuze te over. De lokale rijstijl en de soms onlogische, lees gevaarlijke, snelweg op- en afritten zijn de reden dat er veel ongelukken gebeuren wat de doorstroom van verkeer niet echt bevordert.





Van het VAE-wegennet maken we ook elke week gebruik als we onze post halen bij de Nederlandse ambassade in Abu Dhabi, een rit van ongeveer 1,5 uur enkele reis. Abu Dhabi is een van de andere zeven emiraten binnen de VAE.

Tijdens die rit merk je ook

dat Dubai, behoudens de enkele steden, met name bestaat uit zand. Het heeft ook geen rivieren of meren. Met een oppervlakte die gelijk is aan die van de provincie Noord-Brabant is Dubai eigenlijk een hele grote zandbak. Het aanbod van openbaar vervoer in Dubai is vrij beperkt, er zijn geen treinen, slechts 1 korte bovengrondse metro lijn, wat stadsbussen maar wel heel veel en goedkope taxi's. Veel Emirati hebben dan ook één of meerdere eigen auto's. Het is ook een echt statussymbool, waarbij met name de grote Japanse SUV's in trek zijn. Niet echt maatschappelijk verantwoord of groen maar daar lijken ze zich hier, daar waar het auto's aangaat, niet aan te storen. Brandstof is, met een prijs van ongeveer 45 cent per liter, natuurlijk ook niet echt een belemmering. Naast deze SUV's rijden er best wel veel Europese sportwagens uit de wat "hogere prijsklasse", maar eigenlijk minder dan ik had verwacht.

Na een interessante rit van een half uurtje bereik je de poort van Al Minhad Airbase, de locatie waar het Forward Support Element Mirage is gevestigd. Ik had verwacht dat het verder in de woestijn zou liggen maar je kunt vanaf Minhad, als het een keer helder is, de skyline van Dubai nog steeds zien. Deel twee zal gaan over het vliegveld en wat we daar als Forward Support Element doen.



Tijdens een uitzending is de Arbeidstijdenwet niet van kracht. De zaterdag is echter onze low ops dag. Het weekend in Dubai (zoals in een aantal moslim landen) is trouwens vrijdag en zaterdag. Op zaterdag doen we onderhoud aan het kamp, tuinieren (onkruid schoffelen), onze accommodatie schoon maken en de privé was.

Hierna gaan we, als de dienst het toelaat natuurlijk, met zijn allen wat ontspannends doen. Dit kan on-base maar ook off-base. Nu is er in Dubai, qua historie niet zo veel te zien of gebeurd. Als Nederland hebben we nog wel een klein rolletje gespeeld in de geschiedenis van Dubai.

We kwamen net als de Fransen begin 18e eeuw naar Dubai

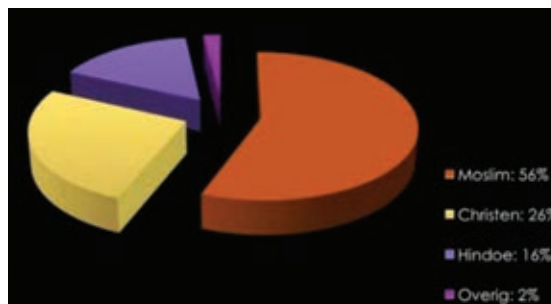




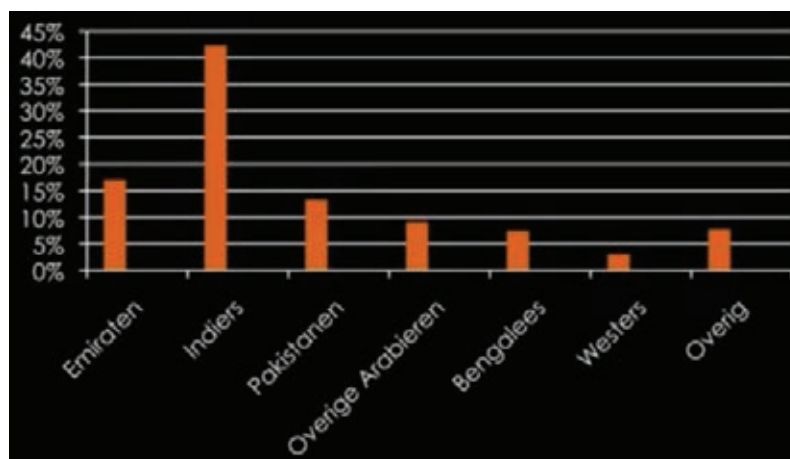
en wilden beiden hetzelfde, het uitbreiden van de handel. We zijn uiteindelijk halverwege de 18e eeuw, zonder veel succes, weer vertrokken. Hierna hebben de Engelsen het overgenomen. Dit verklaart waarschijnlijk ook de grote Engelse invloed in dit gebied. Het Dubai museum is een van de weinige plaatsen waar je iets over de geschiedenis van Dubai kunt ervaren. Zeker de moeite waard, met een toegangsprijs van 3 Dirham, 75 eurocent, ook niet echt duur. Dit in tegenstelling tot alle andere attracties in Dubai. Wanneer je in Google zoekt op “Bezienswaardigheden Dubai” zijn het toch met name de shopping malls, pretparken en gebouwen die worden getoond. Met 14 shopping malls kun je hier je hart ophalen als je van winkelen houdt. De grootste, de Dubai Mall, heeft 1200 winkels, een aquarium, schaatsbaan, waterval en een grote fontein. Imposante gebouwen zijn er genoeg in Dubai. De belangrijkste is toch wel de Burj Khalifa met zijn 826 meter het hoogste gebouw ter wereld. De constructie van een 1008 meter hoog gebouw, The Jeddah Tower, is gestart in Jeddah, Saoedi-Arabië en moet in 2019 gereed zijn. In de VAE wordt nu gekeken of ze dit nog kunnen overtreffen met een nog hoger gebouw.

Wat opvalt als je in Dubai of Abu Dhabi rondloopt zijn de grote aantallen niet-Emirati, ook op de basis zijn ze in grote getallen aanwezig. Uit de tabel kun je opmaken dat 4 op de 5 inwoners niet uit de Emiraten komt, dit zijn ongeveer 2 miljoen mensen en dit aantal groeit nog

steeds. We merkten dit zelf toen we, als onderdeel van het verkrijgen van onze residency kaart, vingerafdrukken moesten laten nemen in Abu Dhabi. Alleen in Abu Dhabi zijn hier al vier kantoren voor waar je dat kunt laten doen en terwijl je op je beurt zit te wachten zie je eigenlijk alleen maar Indiërs en Pakistani. Dit zijn dan ook de goedkope arbeidskrachten waar de economie hier op draait. Niet alleen worden zij met een gemiddeld maandsalaris van 150 tot 300 euro erg slecht betaald, ook worden zij behandeld als derderangs burgers door de Emirati. We zien dit niet alleen in de stad maar ook op de basis. Het ergste is misschien nog wel dat ze het lijken te hebben geaccepteerd en het in de meeste gevallen met een gebogen hoofd, lijdzaam ondergaan. Voor de meesten is toch het loon en daarmee het onderhoud van hun familie in het land van herkomst belangrijker dan hun gevoel van eigenwaarde. Toch merk je wel, ook onder druk van het buitenland, dat Dubai iets aan de situatie wil doen.



Ondanks dat Dubai zeer westers is blijft het een (streng) moslim land. Ook al is slechts 56% moslim. Wij merken dit ook iedere ochtend wanneer tegen zonsopgang de Muezzin van de moskee op de basis met het Adhan oproept tot het gebed. Zelfs in de shopping malls hoor je dit regelmatig. Toen ik de eerste keer rond zonsondergang richting Abu Dhabi reed was het ook even wennen om massaal auto's en vrachtauto's op de vluchstrook te zien staan en hun bestuurders richting het westen te zien bidden.

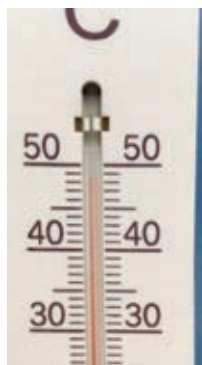


Als laatste wil ik iets zeggen over het weer. Dubai kent een woestijnklimaat met (aangenaam) warme droge winters en nog warmere en drogere zomers. Omdat de stad aan zee ligt met een hoge zeewatertemperatuur koelt het in tegenstelling tot binnenlandse woestijngebieden minder snel af 's nachts waardoor ook de minimum temperatuur op een redelijk hoog niveau blijft. In de zomermaanden komt de



temperatuur binnen een etmaal amper onder de 30 graden. Op de basis zijn al temperaturen van diep in de 50 graden gemeten. Regenval is er normaal nauwelijks, behalve dit jaar denk ik, wij hebben inmiddels al meer dan 10 regen dagen gehad. Meestal niet veel maar een enkele keer wel. Onze onderkomens hier zijn daar niet echt tegen bestand en sommige, waaronder die van mij, hebben binnen dan ook nogal wat wateroverlast. Zandstormen of eigenlijk stofstormen zo fijn is het zand hier, hebben we inmiddels ook al twee gehad. De eerste keer was zo erg dat sportwedstrijden zoals de (wieler)Tour de Dubai en de Dubai Open golfwedstrijd moesten worden gestaakt. Zelfs in de Nederlandse media werd geschreven over deze storm. Ook heeft het in Dubai sinds lange tijd deze winter gesneeuwd. In het Hadjargebergte, iets ten oosten van ons, is laatst 20 cm sneeuw gevallen. Dit was in dezelfde periode dat wij hier op Minhad met extra dekens en straalkacheltjes onszelf 's nachts probeerden warm te houden en we zelfs een dag hebben gehad dat het in Nederland warmer was dan hier. Dat het ook warm kan zijn hebben we twee weken geleden ondervonden toen de thermometer, in de zon, opklom tot 48 graden. Al met al hebben we qua weer al van alles over ons heen gehad en ben ik benieuwd wat er nog gaat komen.

Natuurlijk is er meer te vertellen over Dubai, de VAE en de regio waar we ons bevinden, maar dat is makkelijk terug te vinden op Internet. Ik heb met mijn artikel geprobeerd om over een aantal onderwerpen te schrijven die ons direct raken. Ondanks dat FSE Mirage een kleine missie is, die wordt uitgevoerd in land wat door velen als vakantiebestemming wordt gezien, denk ik dat wij met het serieus uitvoeren van onze taken een wezenlijke bijdrage leveren aan het bereiken van vrede, veiligheid en vrijheid.



Een kleine missie

FSE Mirage, Dubai

Terwijl ik nadenk over wat ik ga schrijven voor dit artikel realiseer ik me dat we inmiddels in de vierde en laatste maand van onze uitzending op Al Minhad Airbase zijn beland. De tijd vliegt voorbij en als detachement zijn we al voorzichtig begonnen met het voorbereiden op onze aflossing. De adaptatieprocedure is opgestart, mijn HoTo-map is al aardig gevuld en de Alu-kisten van onze opvolgers zijn binnen. Ook begin ik me weer wat meer met mijn overvolle mailbox op MULAN bezig te houden. Dit tweede artikel zal gaan over wat wij doen en hoe wij leven op Al Minhad Air Base.

Voordat ik begin met het eigenlijke artikel wil ik via deze weg iedereen nogmaals bedanken voor alle kaarten, pakketjes, telefoontjes en mailtjes die ik heb gekregen tijdens mijn uitzending. Het geeft toch een goed gevoel dat je niet wordt vergeten als je op uitzending bent. Daarnaast een speciaal woord van dank voor mijn collega's op AOCS Nieuw Milligen voor alle aandacht die mijn thuisfront heeft gekregen, met als hoogtepunt het bezoek aan het onderdeel. Hetzelfde geldt voor de afdeling BOPZ van de Vliegbasis Eindhoven en staf CLSK. Het heeft indruk gemaakt en toont dat we als organisatie ook erg sociaal kunnen zijn.

Ondanks dat vele collega's die op uitzending richting het midden of verre



Oosten zijn geweest waarschijnlijk één of meerdere dagen hebben doorgebracht op Al Minhad zal voor de meerderheid het niet onmiddellijk duidelijk zijn waar het ligt en wat voor soort basis het is. Op het kaartje hiernaast is te zien dat het één van de zeven luchtmachtbases is van de Verenigde Arabische Emiraten (VAE) en net iets zuidelijk van DXB ligt, één van de twee internationale vliegvelden van Dubai-stad. Al Minhad wordt geclassificeerd als



trainingsbasis met onder andere een sqn BAE Hawk-vliegtuigen. Het veld heeft één startbaan (09/27) wat voor de twee in de buurt gelegen internationale vliegvelden nogal wat problemen oplevert.

Al Minhad Air Base maakt deel uit van de VAE luchtmacht. Om een indruk te geven van hoe naar Defensie wordt gekeken binnen de VAE eerst maar wat (indrukwekkende) getallen. In 2016 had de VAE een Defensiebudget van 22,8 miljard dollar ofte wel 5,7% van het BNP. Ter vergelijking Nederland geeft 8,9 miljard of 1,2% van het BNP uit aan Defensie. De hoogte van het budget is terug te zien in het soort en hoeveelheid materiaal waar de VAE luchtmacht de beschikking over heeft. Met een totaal aantal vliegtuigen van ongeveer 500 en (maar) zo'n 4.500 luchtmachtmilitairen is de luchtmacht van de VAE er één waar in de regio rekening mee moet worden gehouden. De



vliegende inventaris van de luchtmacht is net zo divers als dat hij groot is. Voor de vliegeropleiding wordt ondermeer gebruik gemaakt van de PC-21. Voor wat betreft jachtvliegtuigen heeft de VAE de beschikking over de nieuwste Block 60-F-16's en de alweer wat oudere Mirage's 2000-9. Ook is een bestelling geplaatst voor F-35's. Bij de transportvloot wordt onder andere gevlogen met de C-17 en C-130 ook zijn een aantal A-330 MRTT's besteld. Aan de rotary wing kant wordt gevlogen met helicopters zoals de Apache en Blackhawk. Ook heeft de luchtmacht een display team, "Al Fursan" wat vrij vertaald "De Ridders" betekent. Hierover zal ik verderop in het artikel wat meer vertellen.

In mijn eerste artikel heb ik deze foto, van Google maps, ook gebruikt omdat het een goed beeld geeft van de lay-out van de basis.



Hieronder twee foto's van Al Minhad waarbij de twee pijlen de richting en punt op de basis waar deze foto is genomen aangeven.



Blauwe pijl: dit is de muur waarlangs ik met mijn MTB een "rondje om de basis" fiets.



Oranje pijl: de hoofdweg die door Al Minhad Air Base loopt.

Op Al Minhad wonen en werken wij op het Forward Support Element Mirage (FSE Mirage). De naam Mirage is nog een overblijfsel uit de tijd dat we samen met de Canadezen optrokken en Nederland hier ook vast vliegtuigen had staan.

Mirage was het eerste kamp wat aan het begin van deze eeuw is gebouwd voor de Coalition Forces en bestond uit drie delen, (later genoemd) Dutchcamp (DC) 1, 2 en 3.

Door de jaren heen is onze aanwezigheid op Al Minhad, met het terughalen naar Nederland van de hier geplaatste



C-130 en het afstoten van DC-2 aan Nieuw Zeeland, substantieel afgebouwd. Met de nu vier overgebleven militairen runnen we het FSE. Wij leveren ondersteuning aan bezoekende Nederlandse en soms Belgische vliegtuigen en aan Vessel Patrol Detachements ter ondersteuning van de anti piraterijmissie. Daarnaast onderhouden wij het kamp en leveren daar waar mogelijk ondersteuning aan de Host Nation en Coalition Forces. Met een capaciteit van 55 bedden en een vaste bezetting van slechts vier, bestaat deze ondersteuning met name uit het ter beschikking stellen van slaapplekken. Hierbij moet worden aangetekend dat onze accommodaties in vergelijking met die van onze coalitie vrienden relatief luxe zijn.

Op DC-1 bevinden zich naast de slaap accommodatie ook onze crewroom en de kantoren voor de commandant, 2IC en CIS/HID. De GU'er van het detachement verricht zijn werkzaamheden op DC-3. Dit ligt aan de flightline kant van de basis. Hier staan een loods, enkele containers en onze Ground Support

Equipment (GSE), zoals een vliegtuigtrap. Ook staan daar onze militaire voertuigen. Dit is een erg gewilde locatie vanwege de kwaliteit van de gebouwen en de positie aan de baan.

Nederland heeft met vier man het kleinste detachement op Al Minhad. Wat inhoudt dat we allemaal meerdere

taken hebben die soms ver buiten het normale werkveld liggen. Tussen de ongeveer duizend militairen van de overige coalitiepartners zou je denken dat wij een ondergeschikte rol spelen. Niets is echter minder waar, zowel mijn detachementsleden als ikzelf worden als volwaardige gesprekspartners gezien tijdens de overleggen die we voeren en actief betrokken bij projecten en activiteiten. Ook met de Host Nation zijn de contacten goed en zolang je deze erg vriendelijke collega's met respect behandelt krijg je (bijna) alles voor elkaar. Het overleg wat ik samen met de andere commandanten iedere maand heb met de Deputy Base Commander en zijn staf is hier zeker debet aan. Het ons geschetste, vrij negatieve beeld, moest daarom grondig worden bijgesteld.

Tijdens ons verblijf op FSE Mirage wonen en slapen wij in onze eigen prefab. Deze beschikt naast een slaapkamer en "woonkamer" ook over een eigen toilet/douche en kleine keuken. In vergelijking met andere missies is dit natuurlijk een ongekennde luxe, iets waar we ons terdege bewust van zijn. Neemt niet weg dat ondanks dit alles ook wij toch meer dan vier maanden van huis zijn en gebruik maken van dat wat voorhanden is.



De stroomvoorziening voor DC-1 en 3 wordt geleverd door twee geleasede generatoren. Deze voorzien onze apparatuur, de airco's en de verlichting van stroom. Hiervoor verbruiken deze generatoren gemiddeld 4500 liter diesel per week. Water, uit onze eigen watertank, krijgen we van de on-base desalination plant en is van goede kwaliteit.

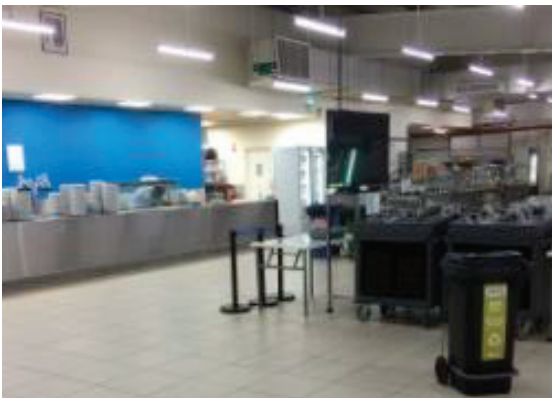
Voor de sporters zijn hier voldoende mogelijkheden. De Australiërs hebben twee gym's, "The Big Boys gym" waar het voornamelijk draait om het werken met gewichten en



een cardio-gym voor het betere zweetwerk. Daarnaast hebben we zelf onlangs vier nieuwe MTB's gekregen waarmee je het overvloedig



aanwezige zand kunt proberen te overmeesteren. Met zoveel Engelsen, Australiërs en Nieuw Zeelanders moet er natuurlijk ook cricket en rugby worden gespeeld, leuk om naar te kijken maar ook om aan mee doen. Op een van de weinige grasvelden wordt zelfs gevoetbald, vaak Host Nation tegen de Coalition Forces. Hardlopen wordt hier op alle tijden van de dag gedaan, 's ochtends om vijf uur zie je de eerste al hun kilometers maken en vanwege de temperatuur zie je zelfs 's avonds om 11 uur nog mensen hardlopen. Ben je een golfer, zoals ik, dan zijn de mogelijkheden beperkt, toch heb ik op uitnodiging van de Engelsen een keer kunnen spelen op een erg mooie, maar toch betaalbare, 18-holes baan.



Voor wat betreft onze voeding maken wij gebruik van de Australische dining facility. Deze ligt op een paar minuten lopen van ons kamp en heeft een zeer uitgebreid en gevarieerd menu, inclusief onder andere vegetarische gerechten en een salad- en wrapbar. Ook serveren ze 's ochtends, voor de liefhebbers, een full English Breakfast. Het eten is van goede kwaliteit, wordt goed klaar gemaakt en opgediend door vriendelijk en behulpzaam personeel.

Voor de instandhouding en gebruik van de faciliteiten en diensten hebben we contracten afgesloten met onder andere de Firma Inchcape en de Australiërs. De laatste levert ook ondersteuning op het gebied van bijvoorbeeld Force Protection omdat wij die kennis en vaardigheden niet in huis hebben. Dit geldt eigenlijk voor veel van de ondersteunende diensten waar wij hier gebruik van maken, zoals de brandweer



of de medische dienst. Sommige zijn vastgelegd in een overeenkomst/contract en wordt ook voor betaald andere zijn mondelinge afspraken en worden verstrekt op basis van goodwill.



Voor vertier en vermaak hoeft je niet naar het relatief kleine Al Minhad te komen. De Australiërs en Engelsen hebben een Bean around de MEAO koffiешop. De Australiërs hebben een klein winkeltje met wat toiletartikelen, T-shirts en prullaria. Op de aanwezige US Army base is een kleine BX, ter grote van een boogtent, waar wij ook mogen kopen. De Base heeft verder twee kleine restaurants waar ook wat spulletjes worden verkocht. Meer is er niet. WiFi kopen we via de Australiërs en de kwaliteit en beschikbaarheid is over het algemeen acceptabel. Een hoogtepunt is de raffle (verloting) die de Australiërs iedere twee weken houden. Met 15.000 Dirham aan prijzen best wel de moeite waard. Ik heb er in iedere geval een harde schijf aan over gehouden.



We hebben geen Nederlandse TV en de kwaliteit van de programma's die we via de gratis Hot Bird satelliet krijgen is of slecht of zijn in een taal die wij niet begrijpen. De aanvraag voor OSN, een soort lokale Ziggo, die uitzend in het Engels, loopt. Wil je echt wat doen ter ontspanning zul je van de basis af moeten. Dubai en de VAE hebben wat dat betreft voldoende in de aanbieding, de Burj Khalifa, de Dubai Mall en de grote moskee in Abu Dhabi zijn wel een aantal bezienswaardigheden die je gezien moet hebben.

Wat op Al Minhad wel voor "vertier" zorgt is het vliegprogramma. Het schijnt in vergelijking met "vroeger" wel mee te vallen maar er wordt toch nog veel gevlogen, zowel overdag als 's nachts. Met name die ene Emirati C-17 die het leuk vind om 's avonds 1,5 uur lang touch and go's te maken en voor het uitklimmen op nog geen 100 meter over onze accommodaties te vliegen, is onze favoriet.

Een groot deel van het dagelijkse vliegprogramma wordt opgeslokt door het Emirati displayteam wat hier is gestationeerd. "Al Fursan", "De Ridders" trainen iedere dag drie of vier keer. De eerste vlucht is bijna altijd om 8 uur 's ochtends wanneer wij terug lopen van het ontbijt naar ons kamp. Als je echt eerste rang wilt zitten moet je op DC-3 de roldeur van de loods open zetten en op een stoeltje je laten verbazen wat dit team allemaal kan. Wat wel opvalt bij dit alles is dat het reguliere vliegen gewoon doorgaat.

Terwijl buiten het kwik tot ver boven de veertig graden is gestegen en Al Fursan hun laatste trainingsvlucht van de dag afwerkt, schrijf ik in mijn airconditioned kantoor de laatste regels van dit artikel en besef ik me dat ik over vier weken alweer op Schiphol zal staan en er een einde is gekomen aan een succesvol en snel verlopen uitzending, *"Time does really fly when you are having fun"*.



UAE AL FURSAN
Armaachi MB 309



USSC team viert midterm

Hallo allemaal, even een bericht van een kleine missie.

Sinds 2 januari 2017 zijn wij (Bas, Corné, Ben, Tom en Désirée) werkzaam in Jeruzalem en Jericho voor de USSC-missie. Tijdens deze missie maken we deel uit van de organisatie van de **United States Security Coordinator** for Israël & the Palestinian Authority. We ondersteunen de ontwikkeling van de professionaliteit van de Palestijnse Autoriteit, en de 'security services' in het bijzonder. Daarvoor werken we direct in de ondersteu-

ning van de training of indirect door het verbeteren van infrastructuur, IT-infrastructuur en de ondersteuning van de Coordinator (Lt-Gen Rudesheim) zelf.

Op 8 april hebben we onze midterm gevierd met een wandeling door Wadi Quelt; door elkaar uit te dagen op de kartbaan én niet te vergeten door het doorzagen van onze periode hier. Ondanks dat we op de helft zijn, hebben we er nog veel zin in en gaan we dus vol goede moed door met de 2^e helft!



Foto 1: 5 USSC leden vlak na aankomst (Januari 2017)



Foto 2: USSC leden + Rense (LKol bd – uitgezonden via BuZa en tevens werkzaam in de USSC missie) voor de Wadi Quelt tocht



Doorzagen van de missie

FSE Mirage Detachement 19 (Part one)

Enkele detachementscommandanten voor mij hebben geschreven over de ervaringen op FSE Mirage. Na de eerste vijf weken is de tijd gekomen om de ervaringen van detachement 19 te delen.



De reis en de eerste indrukken

's Morgens vroeg in het donker om 3.00 uur op Schiphol ontmoeten René, Remco, Raymond en Bernd van det19 en het ROOT-team Jeroen en Roy elkaar.

Het afscheid verloopt wat anders dan gehoopt. Onze incheckbalie ligt een eind verder in een gedeelte waar alleen passagiers mogen komen. Geen gezamenlijke koffie met elkaar. Dat is een tegenvaller... Na de check-in lopen we helemaal terug om in de vertrekhal dan echt afscheid te nemen. Knuffels, zoenen en uitzwaaien. Voor mij een dubbel gevoel; zin in de missie en gelijktijdig het gaan missen van je gezin voor meer dan 4 maanden. Onze reis gaat via Praag. De vlucht heeft daar vertraging. De 'jeugd' vermaakt zich. Een kleiner vliegtuig, maar ieder heeft een hele rij stoelen voor zichzelf. Het vliegtuig vult zich met grappen, de sfeer zit er al goed in.



Terwijl we landen op Dubai Airport zet de schemering snel in en komen we in een andere wereld. De Emirati Customs zijn gekleed in hun witte gewaad (dishdasha) met witte hoofddoek (gutrah) en een zwarte band (igal) daar boven. De standaard vraag "Tourist?" volgt en we krijgen de stempel in ons paspoort.

Op het vliegveld zien we veel Indisch uitzienende mensen en Emirati zelf. Mannen in hun witte dishdasha en de vrouwen lopen in hun zwarte abaya, soms met mooie borduursels erop.

Bij de uitgang treffen we det18, Rob, Guus, David en Richard. Op weg naar... eerst de shoppingmall om te eten in de foodcourt. Wat een diversiteit aan soorten mensen en gewaden!

De aankomst bij de hoofdpoot. Iedereen uit de auto's, alleen de chauffeurs mogen door de poort rijden. Wij lopen via het binnen gedeelte via de wacht. We hebben nog geen base-card, dus dit kan even duren. Uiteindelijk kunnen we door de poortjes en mag de bagage door het röntgenapparaat.



We zijn op de vliegbasis! Op naar Dutch Camp I, ons voorlopige thuis. Terwijl het aanvoelt als een zwoele zomeravond lopen we in het donker ons Camp binnen. We zien een paar palmbomen tussen de FAB's staan. David in z'n rol als HID, wijst ons onze FAB's toe en legt uit hoe alles werkt. Bedje is al opgemaakt, alles perfect voor elkaar. Uitpakken maar. Inloggen op de Wifi van de Aussies en de eerste Whatsapp-berichtjes naar huis. Het was een lange reisdag.

De eerste week doen we heel veel indrukken op. Elke lid van het vertrekkende detachement neemt z'n opvolger mee. Zo leren we de basis kennen en maken we kennis met contactpersonen van de coalitiepartners, de host nation en onze lokale contractor Inchcape. 4 maanden werk in 5 dagen!

Het oude det is echt aan het afbouwen, ze willen graag naar huis. Begrijpelijk. Wij zitten in een andere flow en beginnen pas! Na deze eerste volle week taken overdragen, waaronder de officiële commando-overdracht (ToA), brengen we eerst het ROOT-team naar het vliegveld en een dag later zetten we det18 af bij 'Kiss & Ride'. Hèhè, FSE Mirage is nu helemaal van ons!

De coalitiepartners

Anders dan vooraf gedacht hebben we veelvuldige en plezierige contacten met de Aussies, Kiwi's, Britten, Italianen, US Army en US Navy. Zowel bij formele als bij informele meetings is de sfeer altijd open, vriendelijk en hulpvaardig.

Naast de samenwerking op verschillende werkniveaus en in meerdere Working Groups een paar opvallende meetings.



ToA 17 mei

Bij de Transfer of Authority (TOA) van det18 naar det19 kwam circa 35 man op Dutch Camp.

De social na de formele overdracht en speeches voelde als een warm welkom. De Italianen hadden hun zelfgebakken pizza meegenomen en die vond gretig aftrek bij de gasten. Een mooi moment om elkaar beter te leren kennen.

De commando overdracht, links de aankomende C-FSE Maj Bernd, rechts de vertrekkende C-FSE Maj Robert.



Vooraan Det18: Maj Rob, Sgt1 Richard, Sgt1 David, AooLDGB Guus.

Vooraan Det19:
Sgt1 Raymond,
Sgt1 Remco, LTZ2OC
René, Maj Bernd.



Memorial Day 29 mei

Voor de Memorial Day Remembrance Ceremony waren we uitgenodigd bij het US 5th Bat., 3rd Field Art. Reg. Deze traditie, die na de Amerikaanse burgeroorlog in 1868 is ingesteld, (eerst als Decoration Day, later aangepast in Memorial Day) is ter nagedachtenis aan alle Amerikanen die hun leven hebben gegeven in dienst van hun land ten behoeve van anderen. Deze herdenking vindt jaarlijks wereldwijd plaats. Zo ook op de Amerikaanse begraafplaats in Margraten, Zuid-Limburg, waar ik afgelopen jaar samen met een afvaardiging van het 520Sq Groep Luchtmacht Reserver een krans mocht leggen. Tijdens de ceremonie maakte vooral het verhaal achter het Soldiers Cross indruk.



Na het formele gedeelte in de hitte konden we binnen de US dining facilities-tent met een hapje en drankje met elkaar verder praten. Het US Camp bestaat uit hoogtenten, die voorzien van airco's. Blij dat wij harde FAB's hebben.

Reppublica Italiana 2 juni

Sinds 1946 is Italië een trotse republiek, waarbij uitgebreid wordt stil gestaan. Zoals het de Italianen betaamd vieren ze dit uitgebreid met eten. Overal om ons heen lagen bakplaten met allerlei soorten zelfgebakken pizza's en pasta's. Nadat hun commandant het sein gaf, vlogen alle Italianen er op af. Een geweldig gezicht. We praten en aten terwijl we parade in Rome op de TV konden volgen. Een soort van Koningsdag, maar dan anders.

Op deze manier leren we onze coalitiepartners beter kennen en bouwen we relaties op. Relaties die van groot belang zijn in de samenwerking hier op Al Minhad, maar ook in de andere gebieden waar we naast elkaar werken.

USS Bataan

Binnen deze samenwerking nodigt de US Navy, ook aanwezig op Al Minhad, ons uit om met een groep coalitiepartners het vliegdekschip de USS Bataan te bezichtigen. Het is bijzonder dat we aan boord mogen



komen van dit amfibische helikopter schip. Naast gewone helikopters (Sikorsky, Black Hawk) staat er de Osprey en zelfs de Harriers. Voor de luchtmachtman en de marine-man van ons det de ideale combinatie. Om de grootte aan te geven, drie van dit soort schepen inclusief bemanning en je hebt al het Luchtmachtpersoneel bij elkaar! Zoek het maar eens op.





Algemeen

Omdat FSE Mirage een kleine missie is maken we voor het eten, sporten, medical, privé Wifi gebruik van het Australische kamp. Op Al Minhad Airbase hebben zij hun hoofdkwartier voor het Midden-Oosten

We eten altijd met elkaar in de Aussie-eetzaal. Het uitgebreide ontbijt, lunch, voldoende keuze bij diner en diverse desserts is goed geregeld. En een van de det-leden is gek op toetjes!

Op deze actieve vliegbasis wordt veel gevlogen. Zijn het niet de kisten van de coalitiepartijen, dan de jagers of het stuntteam van de Emirati zelf. 's Avonds, 's nachts, 's morgens vroeg, maakt niet uit. We slapen een paar honderd meter van de baan. Genoeg te zien...

Hoe vier je een verjaardag terwijl je ver van huis bent? Nou Raymond werd tijdens de dagstart verrast door een geweldig lekkere taart. En met cadeau dat hij van het det kreeg was hij helemaal bij de tijd ☺

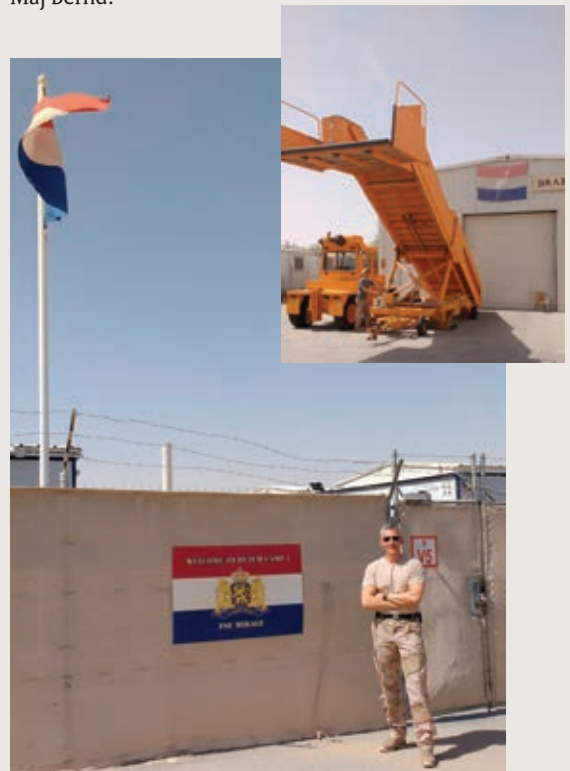
Behalve dat de sfeer binnen ons team uitstekend is, zijn we ook een sportief det. Aan het einde van bijna elke dag zijn we te vinden in een van de twee gyms, meestal in tweetallen.

Omdat we veel met elkaar optrekken komen regelmatig de verhalen van het thuisfront boven tafel. Zo wordt lief en leed gedeeld. Whatsapp en telefoon werken wel, maar het blijft toch een hele afstand met thuis.



Er is nog zoveel te schrijven over wat we hier meemaken, de plannen voor de midterm, etc. Dat bewaar ik voor de volgende keer.

Geweldig warme groeten vanuit Al Minhad Airbase
Maj Bernd.





Nog steeds Luchtmacht in GAO

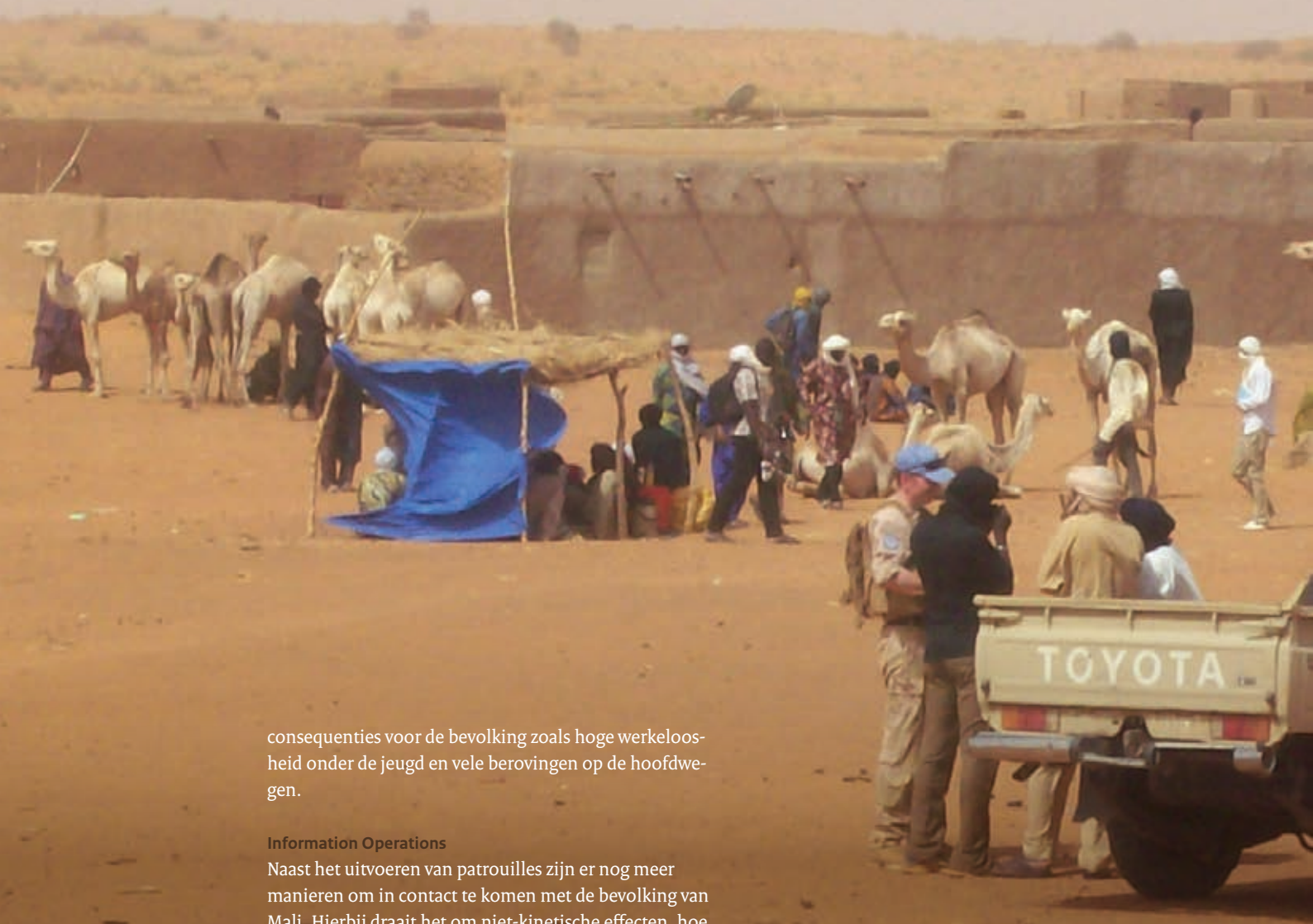
April dit jaar zijn de laatste helikopters van Gilze-Rijen vertrokken uit Gao na meerdere jaren ter ondersteuning van de VN. Hiermee is de missie van de Luchtmacht in Noord Mali zo goed als afgesloten. Toch is er nog steeds AIRPOWER aanwezig in de woestijn van de Sahel, het zij in een iets andere vorm dan de traditionele inzet.

De NLD Long Range Reconnaissance Patrol Task Group, ook wel LRRPTG genoemd is de spirituele opvolger van de SOLTG. De eenheid van het Korps Commando Troepen die tot vorig jaar veelvuldig samenwerkte met het DHC.

De missie van de LRRPTG is om de commandant van het VN hoofdkwartier in Bamako (FHQ) te voorzien van informatie over het vredesproces in Mali, gewapende groeperingen en zaken die een bedreiging vormen voor de veiligheid van de bevolking. De LRRPTG bestaat voor het grootste gedeelte uit personeel van de Luchtmobiele Brigade uit Assen en 42 BVE uit Oirschot. In totaal zijn er 11 verschillende eenheden die personeel en materieel

bijdragen aan de Task Group, waaronder vier luchtmacht-collega's. Bij elkaar genomen een heel diverse groep, met een complexe missie in een bijzonder land.

De LRRPTG voert voornamelijk bereden verkenningen uit en probeert daarbij zoveel mogelijk in contact te komen met de lokale bevolking. Belangrijke spelers zijn (informele) leiders zoals dorpoudsten, geestelijk leiders maar ook lokale commandanten van de verschillende gewapende groeperingen in het gebied. In Noord Mali is het nog steeds erg onrustig, de oorzaak hiervan zijn de vele belangen die het land instabiel maken en de afwezigheid van veiligheid. Dit heeft ook allemaal



consequenties voor de bevolking zoals hoge werkeloosheid onder de jeugd en vele berovingen op de hoofdwegen.

Information Operations

Naast het uitvoeren van patrouilles zijn er nog meer manieren om in contact te komen met de bevolking van Mali. Hierbij draait het om niet-kinetische effecten, hoe informeer en beïnvloed je de bevolking om te zorgen dat het leidt tot meer informatie en draagvlak voor MINUSMA en de missie zelf.

Information Operations (IO) geeft hier invulling aan door acties van de LRRPTG te koppelen aan boodschappen en die weer op verschillende manieren te communiceren richting de bevolking. De middelen die hierbij het meeste

gebruikt worden zijn de lokale radiostations, campagne-posters en gesprekken met stakeholders. Al deze middelen zenden een specifieke boodschap naar een vooraf geselecteerde doelgroep ook wel Target Audience genoemd. Hier zijn gelijk de overeenkomsten tussen IO en Targeting, maar ook Public Affairs terug te vinden.





Informatie operaties versterken de acties van de LRRPTG en bieden soms nieuwe mogelijkheden in gebieden waar de eenheid (nog) niet aanwezig is. Dit alles door het aanbrengen van verandering in de perceptie van de bevolking.

Op dit moment loopt er in Noord Mali een LRRPTG IO campagne op het gebied van C-IED met als doel het wijzen op de gevaren van explosieven, als platform om gevonden IED's te kunnen melden aan MINUSMA en te laten zien dat de missie bijdraagt aan veiligheid. Daarnaast draagt de LRRPTG doormiddel van IO bij aan het informeren van de lokale bevolking over de inhoud van het vredesproces in Mali, iets wat zeker in de afgelegen dorpen niet vanzelfsprekend is.

Informatie Ops en in het verlengde daarvan niet kinetische beïnvloeding is een tak van sport die bij de VN nog relatief in de kinderschoenen staat. In deze missie en in



toekomstige vredesoperaties zal dit echter een steeds grotere, mogelijk zelfs sturende rol gaan krijgen. We leven immers in een wereld die gedomineerd wordt door communicatiemiddelen en (social) media.

Kap M Gunther
LRRPTG IO

Noot van de redactie

De teksten komen in beginsel uit de uitzendgebieden en worden zoveel mogelijk in originele vorm geplaatst, tenzij de redactie, bijvoorbeeld uit veiligheidsoverwegingen, anders besluit. De in de Uit&Thuis front opgenomen artikelen weerspiegelen niet per definitie de visie van de luchtmachtleiding. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Overname van artikelen is slechts toegestaan met toestemming van de redactie en bronvermelding. Overigens worden artikelen en foto's van het thuisfront ook zeer op prijs gesteld.

Contactadressen:

SITCEN:

Het eerste aanspreekpunt voor de uitgezonden militair en zijn/haar relaties met problemen of vragen in de thuissituatie of in het buitenland is het Situatiecentrum Koninklijke Landmacht (SITCEN). Het SITCEN is 24 uur per dag bereikbaar vanuit Nederland, Duitsland of België: 00800-23262692 (niet gratis met GSM). Vanuit alle overige landen is het SITCEN bereikbaar op het volgende nummer: +31-30-2236000 (niet gratis).

OPCEN Klu (alleen voor ATF ME/FSE Mirage):

Het eerste aanspreekpunt voor de uitgezonden militair en zijn/haar relaties van ATF ME en FSE Mirage met problemen of vragen in de thuissituatie of in het buitenland is de desk van het Operatiecentrum Koninklijke Luchtmacht (OPCEN KLU).

OPCEN Klu is 24 uur per dag bereikbaar: +31 (0) 76 544 7777.

OPCEN/BPZ (Bureau Operationele Personeelszaken)

Voor overige zaken aangaande (individuele) uitzendingen waaronder missevoorbereiding, afwikkeling en thuisfront-zaken kunt u contact opnemen met de medewerkers van het Bureau Operationele Personeelszaken van het Operatiecentrum Commando Luchtmacht (#CLSK/PLV C-LSK/DO/OPCEN/SOPS/BPZ; P68771@mindef.nl) of 076-5447720/076-5447750, Postbus 8762, 4820 BB, Breda.

Veldpostregeling

Vanuit Utrecht wordt éénmaal per week post verzonden naar de missiegebieden. De duur vanaf de Militaire Post Organisatie (MPO) naar de persoon in het missiegebied bedraagt maximaal twaalf werkdagen. Alle poststukken waarin zich goederen bevinden, moeten voorzien zijn van een volledig ingevulde douaneverklaring CN22 (te verkrijgen op elk postkantoor).

NAPO-nummers

Elk uitzendgebied en elk detachement heeft een eigen NAPO-nummer. Deze nummers zijn helaas af en toe aan veranderingen onderhevig door verhuizingen, naamsveranderingen, en dergelijke. Op de website van de MPO vindt u het meest actuele overzicht van alle NAPO nummers. Hiervoor gaat u naar www.defensie.nl/onderwerpen/thuisfront/inhoud/praktisch/post.

Adressering

Regel 1: Rang, Naam, Voorletters
Regel 2: Werknemers I.D.
(peoplesoft nummer)
Regel 3: Eenheid
Regel 4: NAPO nummer
Regel 5: 3509 VP Utrecht

Vragen en informatie

Voor vragen en informatie kunt u terecht bij de Militaire Post Organisatie op werkdagen tussen 07.30 uur en 16.00 uur.

Telefoon: 030-2877020

Fax: 030-2877028

E-mail: mpo@mindef.nl

Vluchttijden

Vluchttijden zijn te zien op Teletekst-pagina 765 (Nederland 1, 2 en 3). Hier krijgt u de meest recente tijden en wijzigingen te zien.

Sectie Communicatie CLSK

Postbus 8762, 4820 BB Breda

Telefoon: (076) 544 71 32

Facebook

Kijk ook eens op de facebookpagina van de Koninklijke Luchtmacht.

Op www.facebook.com/Luchtmacht posten wij regelmatig berichten met foto's en/of filmmateriaal.

U kunt ons ook volgen op Twitter via [@Kon_Luchtmacht](https://twitter.com/Kon_Luchtmacht).

Tips en ideeën om dit magazine te verbeteren kunt u e-mailen naar lucoinfo@mindef.nl

Namens de redactie van Uit&Thuisfront