



Koninklijke Luchtmacht

Uit & Thuis *front*



Uitgave van het Commando Luchtstrijdkrachten
Nummer 184



Inhoud

Voorwoord DetCo	2
De COS column	4
Post	5
Vliegende plaatjes	6
Sectie Stiekem op uitzending	8
Een Kijkje bij de VUT	10
POL petrol, Oil & Lubricants	12
Vuur	14
Flora en Fauna	16
Hartjes en Kusjes	18
Hard werken is soms ook hard ontspannen	19
F-16 Motoren	20
Train ar you fight and fight as you train	22
Van de S4 Ground/Chief Support ATFME 9	24

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.



Een echte team-effort

Vrijwel wekelijks krijg ik een belletje vanuit Nederland en bespreek ik de voortgang die wij hier als detachement boeken. Meestal is dit telefoongesprek vrij kort, met standaard vragen die wekelijks terugkeren: “Hoe gaat het met de mensen en zitten zij lekker in hun vel?” Dit lijken voor u misschien vrij normale vragen, maar voor mij zijn het wel essentiële. Het geeft namelijk het belang van de mens achter de militair aan.

Wij hebben onze zaken hier écht goed voor elkaar. Goede slaap- en recreatievoorzieningen, stabiel internet en fantastisch eten (dankzij de super inzet van Erik en Michael): iedere dag weer is het eten een ware traktatie. Dit zijn allemaal ingrediënten om ons hier ‘thuis’ te voelen. En ja, wij voelen ons hier ook ‘thuis’, maar ons échte thuis ligt toch echt in Nederland. Dat geldt niet alleen voor mij, maar ik denk voor iedereen hier. En juist daarom is het belangrijk oog te hebben voor de mens achter de militair en misschien nog wel belangrijker: oog te hebben voor het thuisfront, onze familie en vrienden, de mensen om wie we geven en die we hier moeten missen.

Tijdens de Thuisfront Contactdag hebben wij vanuit ATFME ons thuisfront in het zonnetje gezet en kregen wij vanuit Nederland veel steun om hier nog even de schouders onder onze missie te zetten. Fantastisch om te zien dat de opkomst zo hoog was en iedereen –bijna letterlijk – stond te springen om iets tegen zijn of haar geliefden te zeggen.

Nu we richting het einde lopen en de laatste maand ingaat, stel ik mijzelf de vraag: Hoe staan wij er nu als detachement voor? Hierover kan ik kort en krachtig zeggen: uitstekend! Dagelijks vliegen wij met onze F-16's de aan ons opgedragen tasking, waarmee wij een betrouwbare bijdrage leveren aan de strijd tegen ISIS. Met trots zie ik dat ieder detachementslid, zijn of haar bijdrage levert als essentieel onderdeel van een echt team-effort. Want alleen als team zijn wij in staat continu te presteren zoals wij hier doen. Dat team vormen wij met z'n allen: niet alleen hier, maar met u thuis, samen. Met zijn allen zijn wij een super team!

U kunt met recht trots zijn op de prestatie die uw partner, familielid of geliefde hier neerzet en ik glunder met u mee. Ik dank u dat ik uw vriend, vriendin, partner of familielid de afgelopen maanden van u mocht lenen.

Tot snel!

De Detco

De COS Column

Tijdens het schrijven van deze column zijn we ver in de tweede helft van de uitzending. Hoewel de sfeer binnen het detachement nog steeds prima is en iedereen zijn of haar werk op een professionele wijze doet, heb ik de indruk dat een ieder stiekem met een schuin oog naar het einde van de uitzending zit te kijken. Dit is ook begrijpelijk. Zo heb ik mijn opvolger al op werkbezoek gehad, omdat hij samen met de komende Detachement Commandant alvast wat beeld en geluid wilde krijgen bij het werken hier op deze postzegel.

In de functie als Chief Of Staff (COS) heb ik in deze uitzending zo mijn taken. In het begin van de periode vroegen mensen zich af wat een COS nu precies doet. Om deze vraag te beantwoorden heb ik tijdens ons wekelijks moment van samenzijn, we noemen dat de 'Keek op de Week', de taken van mijzelf maar ook die van de afdeling uitgelegd. Gekscherend heb ik eerst maar de vraag terug gesteld of men wist waar de afkorting COS voor stond. Was het nu Chief of Syria, Chief of the Swimming pool of Chief of Staff. Hoewel de eerste twee verklaringen ook wel aantrekkelijk zijn, moet ik het toch bij de laatste uitleg houden.

Als COS ben je verantwoordelijk voor het wel en wee van het detachement, variërend van voeding, huisvesting, infrastructuur, zorg (geestelijk en fysiek), financiën, sport, veiligheid en milieu, communicatie en personeelszaken. Vaak zijn dit functies die niet direct zichtbaar te koppelen zijn aan het vliegproduct, maar wel o zo belangrijk zijn voor het slagen van een missie. Gelukkig heb ik een team om me heen dat al haar taken kundig en serieus oppakt. Een domper was dan ook het wegvallen van onze sportinstructrice na het oplopen van een beenbreuk tijdens een sportwedstrijd. Zo sportief als de sportinstructeurs zijn, bood iemand anders al aan het vrijgekomen gat te vullen. Het werken met een goed team om je heen maakt het werken als COS een stuk makkelijker, waardoor ik tijd krijg om naast mijn werk ook bij de diverse werkzaamheden elders te gaan kijken.

Mijn kantoor is een mooie "chalet" in een soort woonwagenveld, die, hoewel hij een beetje scheef staat en niet helemaal waterdicht is- waardoor je bij een regenbui (ja, ook in de woestijn kan het regenen) het binnenkomende water langs je voeten voorbij ziet stromen- prima voldoet.



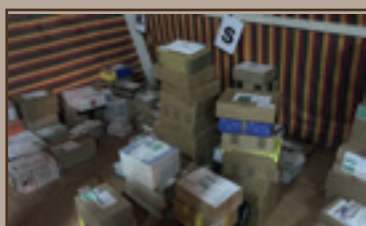
Ik deel hem met de Detachement Commandant, waar ik heel nauw mee samenwerk. Samen overzien we het hele detachement en proberen we de problemen die opspelen aan te pakken, voor zover deze nog niet opgepakt zijn. Daarnaast verzorgen we dagelijks de rapportage richting diverse afdelingen in Nederland en bespreken we met hen de status van het detachement. Een andere "zwarte" taak is het bijwonen van iedere verjaardag. Welgeteld 53 mensen zijn jarig in deze uitzendperiode en dat betekent 53 stukjes taart eten samen met de jarige, de commandant en de Detachement Sergeant Majoor.

Het werken als COS is heel divers en dat maakt het leuk. Ik ontmoet mensen en vakgebieden die ik niet eerder heb gezien of tegen ben gekomen tijdens reguliere werkzaamheden in Nederland. Het werken en leven op een relatieve kleine postzegel maakt de periode dan ook uitdagend. Ik heb echter het idee dat een ieder zijn rol en taken hierin goed kan vinden. Gelukkig maar, dat maakt het leven van een COS alleen maar eenvoudiger!

Majoor Victor

Post

“Post is binnen”. Eindelijk wappert deze vlag weer in Snow City. Vier weken lang hebben we moeten wachten voor deze postzending binnen kwam. Dat is lang, te lang als je weet dat er pakketjes en brieven naar jou onderweg zijn. Maar nu is het zover. Terwijl wij de helft van onze uitzending vierden en de “midterm-balk” doorzaagden werd de C-17, het vliegtuig dat onze bevoorradings verzorgt, op Eindhoven ingepakt. Met dik achthonderd kilo post, en daar zitten de pakketjes van de thuisfrontdag niet eens bij. Die gaan met een volgende vlucht mee.



Ik zie hoe de mensen van Movecon zich samen met een stuk of wat vrijwilligers uit de naad werken om de indrukwekkende hoeveelheid pakketjes een lege legertent binnen te slepen. De pakjes worden op alfabet gesorteerd, en vervolgens op naam. Pas als zometeen alle pakketten gesorteerd zijn, mogen we onze oogst ophalen. Intussen staat de muziek keihard aan en verspreidt de vrolijkheid van dit tafereel zich over ons kampje. Veel mensen kunnen het niet nalaten hun hoofd vast even om de hoek van de tent te steken. Misschien in de hoop alvast te spotten of er ook wat voor hen bij zit?

Wat is dat toch met echte post. De WiFi is ingeregeld, we kunnen allemaal video-bellen, mailen, appen en op Facebook. Maar echte post doet iets met ons. Kennelijk is er niets fijners dan een brief, tekening of kaart met het handschrift van je partner, vriend, vriendin, kind of wie dan ook. Niets fijners dan iets tastbaars dat thuis is aangeraakt, iets wat je kan oppakken, opvouwen of uitklappen. Iets wat je aan je collega's kunt laten zien, ophangen in je slaapfab of juist lekker onder je kussen kunt 'verstoppen'. Iets wat erop duidt dat iemand thuis aan je denkt en precies weet waar jouw behoefte ligt. Zoals een zak drop, je favoriete ondergoed of die trui die je nodig hebt om de kou van de avond te kunnen weren. Post betekent veel meer dan je op het eerste gezicht denkt. Misschien is het ook vooral de aandacht die goed doet. Aandacht van het thuisfront en weten dat ze daar aan je denken. Doordat iemand thuis de moeite heeft genomen met zorg iets voor jou te schrijven, in te pakken, te

versturen krijg je het gevoel dat er een beetje voor jou gezorgd wordt. Want hier in Snow City zorgen we als collega's echt wel voor elkaar, maar de zorg van thuis, van de mensen die werkelijk van betekenis voor je zijn, daar kan niets tegenop.

Inmiddels zijn de pakketten gesorteerd, de brieven volgen morgen. Het is al laat op de avond. En dan zie ik hoe iedereen zich naar de posttent haast. Ook de stoerste mannen, in hun militaire uniformen, kunnen het niet nalaten hun pas te versnellen. We storten ons op de dozen. Voor sommigen zijn de stapels wel erg hoog geworden. Onze pers- en communicatiespecialist Kiki, moet zelfs drie enorme torens weg zien te slepen uit de tent. Ik verwacht dat zij binnenkort haar oogst moet verdelen over het kamp. Hoeveel magazines, kaas, chocola, drop, thee en koekjes kun je verstouwen in de weken die resteren? Ik slaap bij haar in de gang, dus wie weet bereikt mij ook wat van die overvloed!

Een dag later merk ik hoe de sfeer veranderd is in Snow City. De dozen zijn uitgepakt en de brieven en postkaarten zijn opgehaald en gelezen. Mensen lijken iets vrolijker, iets opgewekter, iets lichter is mijn indruk. Dat komt ook zeker omdat de helft van de uitzending er inmiddels opzit, de 'midterm-balk' doormidden is en onze geliefden in Burgers Zoo zijn geweest. Maar de post, die maakt het feestelijke gevoel af.

Majoer Heleen

‘Vliegende plaatjes’





Sectie Stiekem op uitzending

Met een onbekend aantal mensen is de Sectie 2, beter bekend als de Sectie Stiekem, weer van de partij binnen de ATFME. Over de modus operandi van de Sectie 2, vaak opererend met geheimhoudingsplicht en onder dekking van de militaire mist, is weinig bekend. Bij hoge uitzondering kan voor deze Uit & Thuis een tipje van de sluier worden opgelicht.

De Sectie 2 is verantwoordelijk voor Inlichtingen en Veiligheid (I&V). Dit kan grofweg worden onderverdeeld in werkzaamheden die verband houden met de dreiging tegen de missie, dreiging tegen de eenheid en de manier waarop de eenheid zich beschermt tegen de dreiging.

Als hoofd van de Sectie I&V houd ik mij voornamelijk bezig met de dreiging tegen de eenheid. Dreiging tegen de eenheid kan bijvoorbeeld zijn terrorisme, spionage, sabotage, subversie, georganiseerde misdaad en/of civiele onrust. Hierbij krijg ik hulp van de ProtSec (Protective Security) functionaris. Dat is een specialist op het gebied van Militaire Veiligheid. Wij staan voor het beschermen van de belangen van Defensie binnen de ATFME. Samen adviseren wij de commandant, de

Force Protection en alle andere detachementsleden over maatregelen die ons verblijf zo veilig mogelijk moeten maken.

Naast de dreiging tegen de eenheid zijn andere sectieleden dag en nacht druk met de dreiging tegen de missie. In de volksmond noemen we dat mission support. Dit inlichtingenpersoneel haalt uit open en gerubriceerde bronnen de noodzakelijke informatie die de vliegers nodig hebben voor hun missie. In detail wordt gekeken naar de intenties, capaciteiten en activiteiten van de vijand ISIS en overige actoren die van invloed kunnen zijn op de uitvoering van de missie die is opgedragen door het Combined Air Operations Center (CAOC), de opdrachtgever.





Ook zitten er in de Sectie I&V collega's van de landmacht, deze worden de Ground Liaison Officers (GLO's) genoemd. De GLO's hebben veel kennis en ervaring op het gebied van landoptreden. Met hun kennis en kunde vertalen zij de aanvraag die een grondeenheid bij het CAOC heeft ingediend om luchtsteun te verkrijgen, in relevante informatie voor de vliegers. Hierbij benoemen zij onder andere de taak die de vliegers hebben bij het ondersteunen van de grondoperaties. Ook schetsen zij voor de vliegers het plaatje op de grond. Welke eigen troepen zijn aanwezig in het gebied? Wie vecht met wie en welke wapens zetten zij daarbij in. Zo weet de vlieger wat hij kan aantreffen als hij vanuit de lucht naar beneden kijkt.

Tijdens het plannen van een missie, levert het inlichtingen- en GLO-personeel de relevante data aan bij de Mission Planners die op hun beurt de data laden op een soort grote USB-stick welke de vlieger in zijn F-16 stopt. Hierop staat bijvoorbeeld de geplande route van en naar het missiegebied en locaties van eigen- en vijandelijke troepen. Kortom, het inlichtingen-, GLO- en Mission Planning- personeel bereidt gezamenlijk de missies voor die de vliegers gaan uitvoeren. Dit uit zich in een zogenaamde missie briefing die de vliegers gepresenteerd krijgen voor ze op pad gaan.

Na afloop van de missie bevragen zij de vliegers over details van de missie in een debrief. Alle relevante details en informatie met inlichtingenwaarde worden door middel van een Mission Report (MISREP) gerapporteerd aan het CAOC. Zo weet de opdrachtgever of de missie succesvol is uitgevoerd en of er bijzonderheden waren. Bovendien kan zo ook de meest recente informatie worden meegegeven aan de volgende vliegers die daarna op pad worden gestuurd. Verder verzorgen zowel het inlichtingen- als het GLO-personeel regelmatig briefings op verzoek, of geven zij uitgebreidere briefings die dieper ingaan op de context waarin de ATFME de missie uitvoert. Het strijdtoneel is op dit

moment erg complex. Meerdere statelijke en niet statelijke actoren zoals Rusland, Iran, Israël, Turkije en de Koerden proberen in de anarchie van de Syrische burgeroorlog hun belangen te behartigen of te verdedigen. Deze context is essentieel voor de ATFME om veilig, effectief en legitiem te opereren.

Vaak met geheime informatie over de (mogelijke) vijand en dreigingen, informeert en adviseert het I&V personeel het detachement. Met veel verantwoordelijkheidsgevoel en inzet op de achtergrond die niet altijd zichtbaar is voor anderen, leveren wij een bijdrage aan het voorbereiden en afwikkelen van oorlogsmissies en zetten wij ons in om het personeel van ATFME weer heelhuids terug te laten keren bij het thuisfront. Vaak kunnen we niet veel vertellen over ons werk en de exacte inhoud van de informatie waar we mee omgaan. Toch hoop ik dat nu iets meer duidelijk is geworden over de rol en taak van ons op uitzending.

Met veel trots op het aanwezige I&V en Mission Support personeel, wens ik het thuisfront sterkte toe met de laatste loodjes.

Kapitein Marc



Een kijkje bij de VUT

“Aviation is the branch of engineering that is least forgiving of mistakes.”

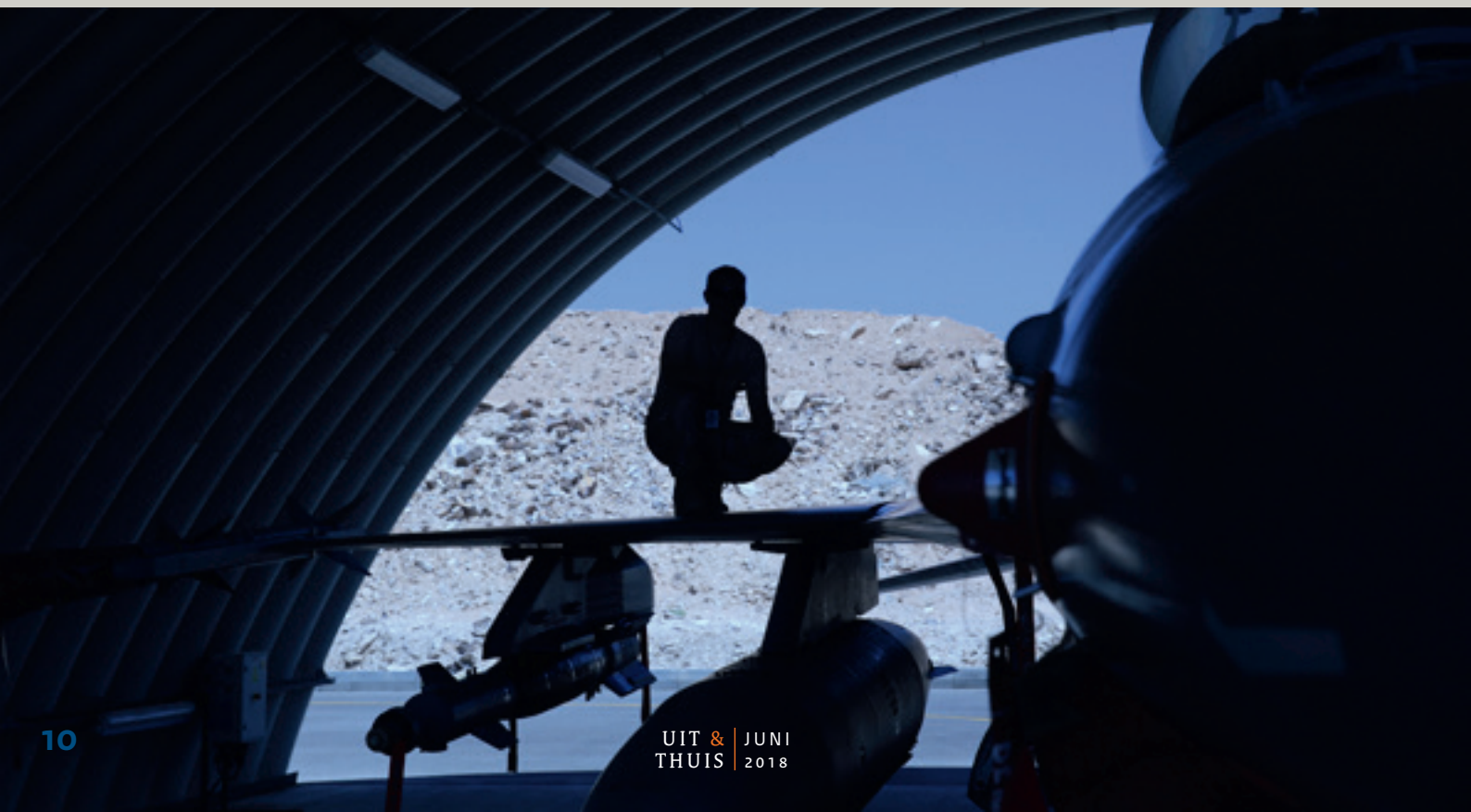
Freeman Dyson

Dat is een uitspraak waar elke luchtmacht zich in zal kunnen vinden. En hij is zonder meer waar voor het werk dat we bij de VUT doen. VUT staat voor Vlieger Uitrusting Techniek en hier in Jordanië, ben ik samen met mijn collega Trienke, verantwoordelijk voor het inspecteren en onderhouden van alle vlieguitrusting van onze vliegers; belangrijk werk. De vliegeruitrusting is niet alleen de schakel tussen mens en machine, maar zal in het ergste geval ook het laatste redmiddel voor de vlieger zijn. En juist dat maakt dat we geen foutmarge hebben. De vlieguitrusting is “the last line of defence”.

Voordat er een missie gevlogen wordt, voeren wij een zogenaamde “pre-flight inspectie” uit op het materiaal. Hierbij controleren we het materiaal op een aantal belangrijke punten die van belang zijn voor het succesvol vliegen van de missie. Een voorbeeld hiervan is het zuurstofmasker. Een gaatje in het masker kan grote gevolgen hebben, maar als het microfoontje in het masker niet werkt kan de vlieger ook niet communiceren

met de luchtverkeersleiding en zijn collega-vlieger. Niet minder belangrijk is het survivalvest. Als aanvulling op het survival pack in de schietstoel beschikt de vlieger in het uitzendgebied over een vest waar diverse survivalartikelen inzitten. De inhoud van het vest moet van tijd tot tijd gecontroleerd worden, want als de vlieger zijn schietstoel gebruikt moet hij kunnen vertrouwen op het materiaal. Verder beschikt de vlieger hier in Jordanië nog over een vliegerharnas, een helm en een anti-G broek.

Wanneer de vliegers terugkomen van de vlucht, voeren wij weer een “post-flight” inspectie uit. Dat is een standaardprocedure na de vlucht, want er kan natuurlijk altijd iets kapot gaan. En daarbij komt ook, dat na een vlucht van ruim zes uur het zuurstofmasker niet één van de schoonste uitrustingsstukken meer is. Regelmatig kunnen we dan ook ontdekken of de vlieger “Beef Jerky” gegeten heeft of toch een combat reep. Beiden zijn overigens populair.





Ook voeren wij regelmatig inspecties uit op onze uitrustingsstukken in de F-16. Zo zit er bovenop de schietstoel in de F-16 de Personal Recovery Parachute, dat is de noodparachute van de vlieger. Onder het zitvlak van de stoel zit het survival pack. Beiden vergroten de overlevingskansen van de vlieger aanzienlijk wanneer hij bij een noodsituatie het vliegtuig moet verlaten.

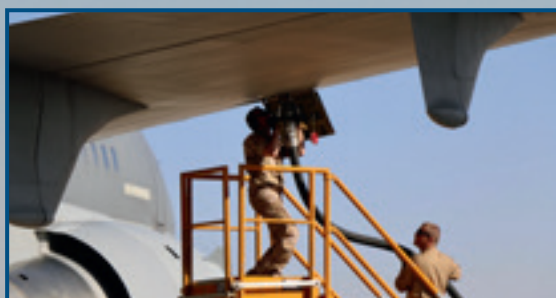
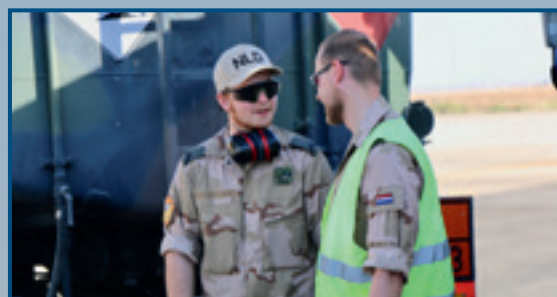
De VUT medewerker moet bovendien wegwijs zijn op de naaimachine. Omdat we in ons vakgebied inspecties uitvoeren op de dragchutes (de remparachutes van de F-16), is het ook zaak dat wij deze kunnen repareren. Dat repareren doen wij op de naaimachine. Frequent maken wij voor andere afdelingen hoezen om materiaal af te dek-

ken en naaien wij klittenband, of velcro zoals wij het noemen op patches voor collega's. Repareerwerk doen wij hier ook veel. Door het woenstijnstof is er veel slijtage en regelmatig komt er iemand langs met een kapot hoesje van de mulittool dat gerepareerd moet worden. Het is lastig om alle werkzaamheden op één bladzijde te benoemen die wij uitvoeren, maar als u kijkt naar de afbeelding, ziet u welke uitrusting de vlieger gebruikt hier in het inzetgebied en waar hij deze voor kan gebruiken. Inmiddels zijn wij over de helft en wordt er zachtjes aan al gesproken over een koud biertje op Cyprus. Nog even geduld en dan zijn we weer thuis. Tot snel!

Sergeant Nickk

POL: Petrol, Oil & Lubricants

Ruik je kerosine? Of diesel? Dan is de kans groot dat de POL in de buurt is. Onze afdeling is namelijk verantwoordelijk voor de voorziening van brandstof, voor zowel de kisten (de vliegtuigen) als alle benodigde apparatuur hier in de woestijn om alles draaiende te houden.



Om dit soepel te laten verlopen hebben wij hiervoor een team samengesteld van “Kero(sine) Heroes” en “Diesel Griezels” om ATFMEg te ondersteunen. Ieder heeft zo zijn eigen taak, maar indien nodig kunnen we elkaar opvangen onder het motto; “één team, één taak”. Graag stel ik je voor aan onze helden die dit mooie werk dagelijks uitvoeren. Arjan, Damon, Yente, Ruben & Mickey.

Iedere ochtend op dezelfde tijd beginnen wij met een gezamenlijk ontbijt, waar de informatie voor die dag wordt doorgesproken. Nadat we de eieren en pannenkoeken achter de kiezen hebben en de koffie is opgedronken, is het tijd voor ons om aan het werk te gaan.

De “Kero Heroes” zorgen er dagelijks voor dat de vliegtuigen voorzien worden van brandstof. We testen de brandstof en zorgen dat alles klopt voordat het ook maar in de buurt van de vliegtuigen komt. Dit doen we met behulp van ons eigen laboratorium. Nadat de kisten zijn gevuld gaan de Heroes de Bowsers (tankwagens) vullen, zodat alles aan het eind van de dag gereed staat voor de volgende dag.

Als “Diesel Griezel” is het je taak het detachement te voorzien van diesel. 24/7 draaien diverse apparaten zoals: aggregaten, voertuigen, light units, etc. Met onze eigen Bratau (dieselvoertuig) gaan we iedere dag alle verschillende area's af om bovengenoemde apparaten te voorzien van diesel. Het mooie hieraan is dat je vele sociale contacten legt en we mensen zo beter van dienst zijn.



Tevens zijn wij ook verantwoordelijk voor de afvoer van de gevaarlijke stoffen, zorgen wij dat onze voorraad op orde is, dat de administratie iedere maand klopt en ondersteunen we de S4 Ground waar nodig.

Zonder deze helden had ik de uitdaging niet aangedurfd. Stuk voor stuk bezitten ze over de kennis en kunde om iedere dag topresultaten te leveren. Ten tijde van schrijven zitten we net over de helft van de missie, en ondergetekende verwacht dat we nog een mooie periode tegemoet gaan. De groetjes uit Jordanië!

Sergeant Mickey



Vuur

Vandaag wordt er door de afdeling Communicatie en Informatie Systemen (CIS) een vuurtje gestookt op onze werkplek. Houtblokken knisperen en tongen van vuur wurmen zich als sissende slangen door de sleuven van een geïmproviseerde vuurton. Ik laat mijn gedachten gaan en bedenk hoe het ons is vergaan sinds de laatste “Uit & Thuis”. Zoals beloofd zal ik in ieder geval de zeven nog niet benoemde CIS’ers aanhalen. Door het vuur roerend denk ik aan de stormen die we hebben doorstaan en de mooie tijden die we met elkaar hebben beleefd.



Transmissie duo Taco en Rob werken ondertussen in de blakerende zon aan hun projecten. Deze mannen weten alles van radiogolven en de middelen die ze produceren. Toch zijn het heel uiteenlopende types. Taco is een bekende persoonlijkheid en lid van de activiteitencommissie. Tijdens een pubquiz rijgt hij volleerd de meest uiteenlopende vragen aan elkaar. Ook bij de “Keek op de week” en thuisfrontdagen is hij de vaste man aan de knoppen.

De walm die inmiddels uit de vuurton komt doet me denken aan bedorven paling. Elektronicaman Rob loopt naar me toe en vraagt verbolgen wat ik nu weer heb verbrand. Ik zwijg wijselijk, maar de pyromaan in mij glimlacht zachtjes. Rob is een verhaal apart. Hij heeft zijn eigen werkplaats ingericht, welke inmiddels is omgedoopt tot “Rob’s Hobbyshack”. Naast de projecten die voortkomen uit de opgedragen werkzaamheden, denkt hij graag na over toekomstige energievoorziening. Zijn

windmolen benadrukt het groene en autonome karakter dat de luchtmacht graag wil uitstralen en produceert nu een bescheiden deel van de stroom die benodigd is.

Dan Marius de kabelman; ofwel "Circus Marius". Onze benjamin komt namelijk als enige uit Woensdrecht. Met montere blik is hij in hoog tempo bezig de oude door UV verteerde bekabeling te vervangen en sleuven aan het graven. Tegelijkertijd lost hij daarbij in recordtempo de Rubiks Cube op, terwijl hij de andere hand gebruikt om te jongleren. Zelf gooi ik met een acrobatische worp nog maar eens een houtblok in het vuur.

Een half verbrand houtblok is roodgloeiend uit de ton gesprongen als de huls van een pas afgevuurde granaat. Even oppassen, anders moet er nog een "Melding Voorval" worden gedaan en dat willen we natuurlijk niet hebben. Wie hebben we eigenlijk nog meer? Natuurlijk het "Commcen", ons verbindingscentrum en alarmcentrale. Drie man sterk fungeren Sieger, Fred en Gerjan de klok rond. Fred is verder druk geweest met het ontwerpen van onze CIS badge en het regelen van de ivoorwitte plafondventilators op onze veranda die inmiddels als reutelende Ladamotoren verveeld hun rondjes draaien. De lastige vliegen behoren hierdoor inmiddels gelukkig tot het verleden. De plantjes van de CIS groentetuin staan er goed bij, Gerjan leest een boek over hoe je miljonair kan worden en chef Sieger ligt na alweer een hectische



nachtdienst nog op één oor. Op het Commcen heerst een serene rust.

Ik pook het vuur nogmaals op. Uit de ton walmt inmiddels zwartgroene rook als ware het een dampende fabrieksschoorsteen uit de voormalige DDR. Maaïke, de illustere en zeer vakbekwame dame bij de CIS, vraagt bezorgd of het wel goed gaat. "Jawel hoor", roep ik haar sussend toe. Ondertussen ga ik zitten en steek een sigaar op. Nog heel even en het vuur dooft, net als dat van deze uitzending.

Kapitein Eelco



Flora en Fauna

U zult misschien denken, een item over flora en fauna in de woestijn van Jordanië? Dat zal niet meevallen; maar vergist u niet! Er valt ook hier genoeg te zien voor wie zijn ogen en oren de kost geeft! Slangen, schorpioenen, kevers en spinnen zijn er in grote getalen aanwezig, maar er is ook flora. We hebben hier een groot aantal bloeiende planten gezien. Kortom, een misschien wel gevarieerdere omgeving dan verwacht.

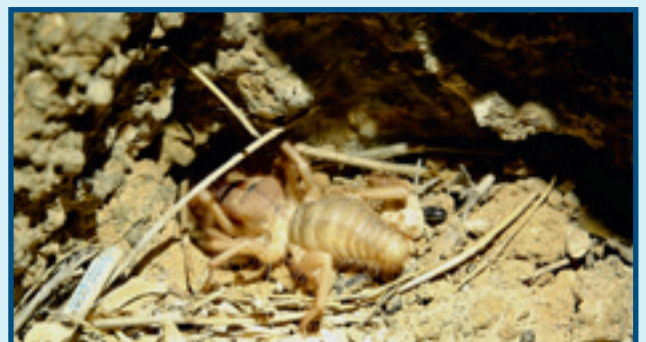
De vliegbasis waar wij ons bevinden is behoorlijk natuurvriendelijk ingericht, een belangrijke randvoorwaarde. Er zijn enorm veel plekjes waar dieren een schuilplaats kunnen vinden en planten kunnen groeien. Verlaten bouwwerken en grote stapels oud ijzer zijn dan ook prima plekken om planten en dieren te spotten. Het landschap is erg gevarieerd. Groepen eucalyptusbomen, naaldbomen, palmen en allerlei soorten struiken staan her en der verspreid over het uitgestrekte terrein dat grenst aan een waterrijke oase.

Dieren die wij hier regelmatig zien zijn slangen, waaronder de meermalen gespotte hoornadder. Verder de

woestijnrat, schorpioen, camel spider en vele soorten en maten sprinkhanen, krekels en hagedissen. Daarbij fladderen ook vele leuke vogels ons voorbij, zoals de vrolijk sjilpende mussen en koerende tortels. Ook heb ik de Arabische buulbuul gespot en wat dacht u van de kuifleeuwerik, die hier werkelijk in grote aantallen voorkomen. Het is eigenlijk ook op dit vlak best genieten hier. Trienke en Richard hebben het een en andere speciaal voor u op de foto gezet.

Kapitein Eelco





Hartjes en Kusjes pagina

Liefste Yente,

Ik ben trots op je en ik mis je!
Kan niet wachten om je straks op te halen in Eindhoven. Maar tot die tijd lekker genieten daar! Tot snel lief!

Kus Gaia

Hoi lieve papa (Eize),

Heel heel veel lieve groetjes, nog eventjes volhouden en dan kunnen we lekker de zomer vieren! Tot snel en ik mis je!

Liefs, Ashley

Lieve Kiki,

We zijn trots op jou maar eigenlijk op iedereen die een op uitzending is. We missen je maar zien ook dat je een mooie tijd hebt met nieuwe vrienden. Zorg goed voor jezelf en elkaar, dan zien we je snel weer terug voor een dikke knuffel.

Mutti Margot





‘Hard werken is soms ook hard ontspannen’



F-16 Motoren

Hallo allemaal! Hier een stukje vanuit de afdeling motoren. Samen met drie collega's houd ik mijzelf in het uitzendgebied dagelijks bezig met het onderhouden van de motoren van de F-16. Inmiddels doe ik dit al 4 jaar en is dit mijn 2e uitzending. Ik ben in 2012 opgekomen voor de Algemene Militaire Opleiding en in 2013 heb ik alle opleidingen gevolgd die nodig waren om mijn F-16 papieren te halen. Na een stukje praktijkopleiding, waar je alle afdelingen kort bezoekt, ben ik in 2014 op functie geplaatst bij het Werkcentrum Motoren op vliegbasis Leeuwarden.

Dagelijkse werkzaamheden

Onze dag begint met stand-by staan voor mogelijke startklachten als de F-16's aan het opstarten zijn. Gelukkig komt dit niet vaak voor en starten onze dagelijkse werkzaamheden op het moment dat de F-16's weer geland zijn. Nadat de F-16's zijn uitgezet, gaan wij met de Ranger naar het vliegtuig om daarmee de vluchtgegevens van de motor te downloaden. Hierbij kijken we hoofdzakelijk of er klachten zijn ontstaan tijdens de vlucht. Mocht dit het geval zijn, kunnen wij een uitgebreider rapport downloaden waarop gegevens te zien zijn die relevant zijn voor de klacht. Na het downloaden sluiten we de Ranger aan op een laptop en zetten we alle gegevens over. Het programma op de laptop zorgt ervoor dat het leesbare informatie wordt zodat wij, in het geval van een klacht, beter beeld krijgen van de situatie. Daarnaast wordt bijgehouden hoelang de motor heeft gedraaid en hoelang deze heeft gevlogen. Zo weten we wanneer we bepaalde onderdelen moeten vervangen.

Naast het downloaden wordt er na elke vlucht een JOAP-monster (Joint Oil Analysis Program) afgenomen. Dit houdt in dat er kort na de vlucht een flesje met motorolie wordt gevuld. Deze olie wordt dan geanalyseerd met een JOAP-bank, waarmee gecontroleerd wordt welke stoffen in de olie aanwezig zijn. Hiermee kan worden gecontroleerd of er slijtage optreedt in de lagers van de motor.

Fase-inspectie

De motor van de F-16 heeft elke 200 uur een zogenaamde fase-inspectie nodig. Om deze inspectie uit te voeren, moet de motor verwijderd worden uit de F-16. Dit wordt gedaan door onze andere collega's van het vliegtuigonderhoud maar voorafgaand wordt de motor eerst door ons geconserveerd. Hier zal ik later op terugkomen. Nu de motor is uitgebouwd, hangt deze in een zogenaamde dolly. Deze zorgt ervoor dat wij overal bij kunnen tijdens de inspectie.

De fase-inspectie kan worden opgesplitst in de visuele inspectie en de borescope-inspectie. Tijdens de visuele inspectie wordt de motor aan de buitenkant van voor naar achter gecontroleerd op beschadigingen, scheuren, losse onderdelen etc. Hieronder valt ook de uitlaat van de motor, welke vanwege zijn complexiteit, een onderdeel op zich is. Nu de buitenkant van de motor gecontroleerd is, moet de motor ook intern gecontroleerd worden op beschadigingen van o.a. de compressor, verbrandingskamer en de turbine. Dit wordt gedaan met een zogenaamde borescope. Dit is een kleine camera die bevestigd is op een flexibele leiding om overal bij te komen. Deze inspectie kan lastig zijn, omdat de grootte van beschadigingen moeilijk in te schatten is op een beeldscherm.

Als laatste worden er nog enkele filters vervangen en, indien van toepassing, nog bepaalde componenten die hun levensduur hebben bereikt.

Conserveren/Deconserveren

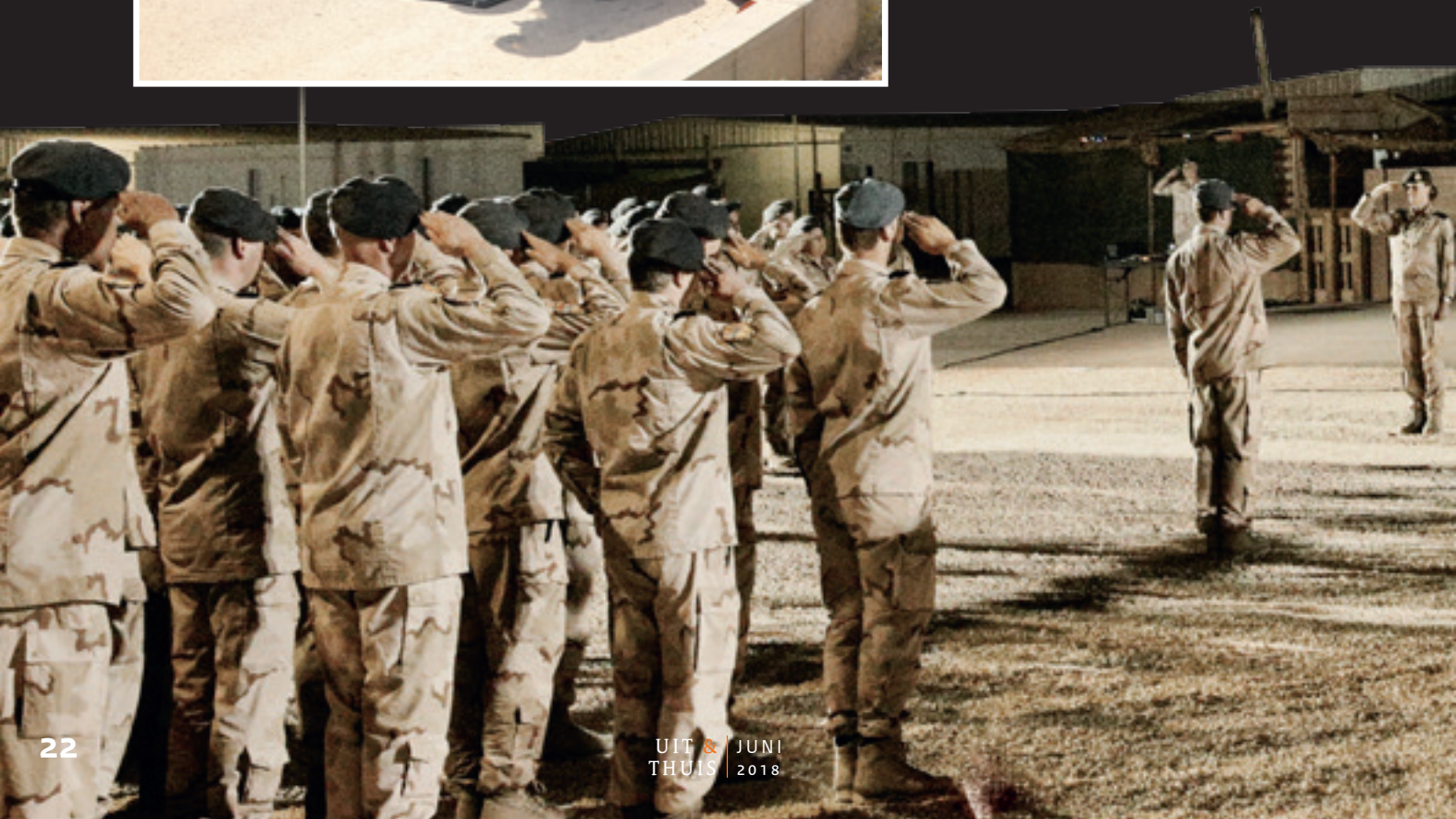
Zoals eerder besproken wordt een motor voor het uitbouwen geconserveerd. Hierbij wordt de brandstof uit

de motor gehaald en vervangen door conserveerolie. Dit wordt gedaan om koolstofafzetting in de leidingen te voorkomen als de motor te lang stil staat. Het conserveren wordt op een speciale manier gedaan, namelijk door de motor van de F-16 op te starten, de brandstoftoevoer te sluiten, en conserveerolie aan te voeren. De motor kan hierop prima blijven draaien en na enkele minuten te hebben gedraaid met conserveerolie, wordt de motor uitgezet.

Na het inbouwen van de motor in het vliegtuig, moet deze worden gecontroleerd op zijn werking. Dit wordt gedaan door een zogenaamde interface uit te voeren waarbij enkele testen worden uitgevoerd met een draaiende motor. Hierbij moet alleen wel rekening worden gehouden dat de motor tijdens het opstarten is gevuld met conserveerolie en geen normale brandstof. Er moet dus eerst gedeconserveerd worden, wat vaak een spectaculair beeld geeft. Dit omdat conserveerolie de eigenschap heeft om tijdens ontbranding veel witte rook te ontwikkelen. Dit geeft tijdens de avonduren vaak een mooi beeld dat dan ook graag door omstanders bekeken wordt.



‘Train as you fight and fight as you train’





Van de S4 Ground/ Chief Support ATFME 9

Het woord S4 Ground zal jullie waarschijnlijk niet herkenbaar in de oren klinken. Maar toch zijn wij (net als de vele andere secties) onmisbaar tijdens deze missie. Daarom laat ik jullie graag kennismaken met mijn collega's van de S4 Ground!

Allereerst, wat betekent dat nou, 'S4 Ground'? In het kort werken we binnen Defensie met een Staf-structuur, waarbij ieder specialisme is opgedeeld in een specifieke S. Tijdens de Air Task Force Middle East (ATFME) werken we met een Sectie 1 tot en met Sectie 8 Staf-structuur. Zo staat de S1 voor Personeelszaken, de S2 voor Inlichtingen en Veiligheid, de S4 voor Logistiek enzovoorts. Deze S structuur hanteren we niet alleen hier, maar ook in Nederland of tijdens het samenwerken met onze coalitiepartners.

Een leuk weetje is, dat deze manier van werken gebaseerd is op een origineel plan van 'Napoleons Grande Armee'.

De S4 Ground sectie is dus kort gezegd verantwoordelijk voor alle 'logistieke ondersteuning binnen ATFME. Onze

sectie bestaat uit een aantal afdelingen, die allemaal onmisbaar zijn om de F-16 operaties in stand te houden en de missie te doen slagen. De afdelingen zijn: een Supply Cell (materieelvoorziening), de Grond Uitrusting (GU), het Voertuig Onderhoud (VTO), de Munitie Opslag Assemblage en Transport (MOAT), de Transport en POL (Petrol Oil & Lubricants), Luchtvracht Expeditie (KLu Cargo), Expeditie en Movecon (Movement & Coordination).

Maar, wat doen we dan zoal? Ik zal jullie in het kort een rondleiding geven door mijn sectie. Allereerst beginnen we bij de Supply Cell; zij zijn het eerste aanspreekpunt voor alle behoeftes die in een missie ontstaan. Zij zorgen dat elke behoefte (of dit nu onderdelen zijn of voeding is) middels het juiste systeem wordt aangevraagd. Als de goe-





deren binnenkomen, dan zijn zij ook verantwoordelijk voor de uitlevering van de goederen aan de juiste afdeling. Daarnaast zijn ze verantwoordelijk voor een ordelijk en sluitend beheer van de gereedschappen en aanwezige voorraden. Om alle materieelaanvragen t.b.v. de F-16 tijdig en volledig in het missiegebied te hebben, is er ook een materieelplanner aanwezig.

De GU heeft als taak om alle grondsystemen te onderhouden; denk aan generatoren, testsystemen, lichtmasten, airco's en hulpvoertuigen waarmee we bijvoorbeeld munitie laden. Daarnaast zijn ze ook verantwoordelijk voor het beheer en testen van de LOX; vloeibare zuurstof die uiteindelijk in de F-16 wordt omgezet in een juist mengsel van zuurstof, dat de F-16 vlieger nodig heeft om op hoogte te kunnen ademen. Daarnaast zijn de GU medewerkers de 'MacGyvers' van het detachement; is er iets defect, zij repareren het!

De medewerkers van Voertuigonderhoud zijn essentieel om ons voertuigenpark rijdend te houden. Je kunt je voorstellen de voertuigen veel te lijden hebben in deze omgeving, met de warme temperaturen en het stof. Daarnaast zijn de voertuigen niet meer nieuw en is menig motor, turbo of uitlaat al vervangen.

Door naar de MOAT, deze afdeling is een afdeling die verantwoordelijk is voor de munitie. Een F-16 heeft verschillende wapens ter beschikking, maar voordat de wapens klaar zijn om ingezet te worden, gaat er een heel proces aan vooraf. Alle munitie wordt vanuit Nederland ingevlogen en vervolgens opgeslagen op het munitiecomplex. Hier zijn logistieke beheerders en munitietechnici elke dag bezig met een veilig voorraadbeheer, onderhoud, assemblage en transport naar de flightline wanneer hierom gevraagd wordt. Dit geheel van activiteiten gebeurt met veel professionaliteit en overtuiging; een mooie club luchtmachters die MOAT.

Dan komen we aan bij de chauffeurs en POL. Deze mannen 'bewegen' zich in alle logistieke processen van ATFME. Zij zorgen dat het banenstelsel van de vliegbasis schoon blijft met de baanvegers, het personeel van A naar B wordt vervoerd, dat de vliegers op tijd bij hun kist zijn voor hun missies, de vracht van de flightline naar de ontvanger wordt getransporteerd en de ondersteunende systemen op de juiste plek komen. De chauffeurs van de POL zijn verantwoordelijk voor het aftanken van de F-16's, maar ook voor bijvoorbeeld transportvliegtuigen. Daarnaast voorzien ze o.a. de generatoren, lichtunits en voertuigen van diesel.

Tot slot komen we bij de afdeling die eigenlijk bestaat uit een drietal disciplines, maar waar goede samenwerking nodig is om een effectieve logistiek te kunnen bewerkstelligen. In de vorige Uit & Thuis editie hebben zij zich al aan u voorgesteld. Deze afdeling bestaat uit medewerkers KLu Cargo, medewerkers Expeditie en een medewerker Movecon. Zij zijn verantwoordelijk voor alle in en uitgaande logistiek op de vliegbasis. Denk aan alle goederen die middels luchttransport of zeetransport naar het missiegebied komen. Zij beschikken over de kennis en middelen om alle goederen op een juiste wijze naar de 'klant' te brengen.

Dus... de S4 Ground is, zoals u kunt lezen, een belangrijke schakel in het geheel om de missie voort te zetten en ik mag daar als S4Ground/Chief Support de dagelijkse leiding aan geven. Daarnaast ben ik ook elke dag bezig om de logistieke processen te monitoren. Omdat iedereen over een goede werkmentaliteit beschikt en flexibel is wanneer dit gevraagd wordt, maken we het samen tot een geslaagde uitzending.

Kortom: zonder logistiek staat alles stil!

Eerste Luitenant Jorik

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