

13 november 2009

Het weer

Ook wat het weer betreft was Anja op tijd naar huis, de temperatuur ging van net boven de dertig naar 14 graden en drie dagen regen en onweer. Door dat ik dienst had was ik een keer 's avonds gaan hardlopen het was nog droog maar het onweerde wel. De eerste 1,5 kilometer gaat omhoog en rechts van de weg ongeveer op ongeveer 5 km afstand liggen wat bergen. Daar onweerde het en zag je voortdurend grote bliksem schichten Het was schitterend gezicht. Even later begon het te regen het water viel met bakken uit de lucht en tijdens het laatste stuk waar ik weer naar beneden liep, liep je gewoon in een beek zoveel water stroomde de berg af.



Het vreemde is hier dat nu het hier herfst is alles groen wordt en er plotseling meer wild en vogels te zien zijn rond de OP's. Vossen, wilde zwijnen, kraanvogels, zwarte ooievaars (of is het ooienvaren) en drie dagen achter elkaar griffioen gieren. Die komen rechts van ons platform gedragen door de wind langs de berg wand omhoog en komen soms op tien meter afstand langs het platform. Hun vleugels hebben een spanwijdte bijna dan twee meter.

Training Duty Officer dat was waar ik weer moest beginnen. Duty Officer (DO) is receptionist, telefonist, portier, bankmedewerker en traft tracker. Je zit in een kantoor bij de ingang van het hoofdkwartier (dutybox) 24 uur. Je bedient telefoon en de electronische poort en vangt gasten op. In de dutybox staat ook een grote safe en daar heeft iedere UNMO een geld kistje in staan met uiteraard zijn geld maar ook bv zijn paspoort. Dit is veiliger dan om het thuis te bewaren. Traft tracking is het systeem wat de UN gebruikt om onze voertuigen te volgen.

In het voertuig zelf zit een systeem wat precies bij houdt waar je geweest ben en hoe hard je gereden hebt. De grens is 110 km/u als je harder rijdt gaat hij piepen. Rijdt je langer dan 15 sec te hard wordt het aan het automatisch gemeld. En omdat je alleen maar kunt starten en rijden als je je UN rijbewijs door een soort pin sleuf haalt weten ze altijd wie er gereden heeft.

Verspreidt op de kaart van ons gebied staan kruisingen gemerkt met twee letters. Die punten liggen (bij normale snelheid) ongeveer twintig uit elkaar. Als je zo'n punt passeert meld je dat via radio tevens meld je dan je volgende punt. De DO zit in de dutybox bij de radio en heeft een computer programma waar hij de auto's die rondrijden kan invullen en volgen. Heeft hij dertig minuten niets gehoord (geeft de computer automatisch aan) dan zoekt hij zelf contact met het voertuig eerst via de radio en daarna via de telefoon. Is een

voertuig zoek weet je altijd tussen welke twee punten hij zich bevind. De procedure is dan dat je twee ander voertuigen naar dat stuk route dirigeert ieder van een kant.

Verlaat je het voertuig dan meld je dat en tevens onder welke telefoon je bereikbaar bent. Iedere OP heeft zijn eigen gsm. Dat tragt tracken is op sommige momenten van de dag een zeer drukke baan. Normaal gesproken heb je gemiddeld tien auto's op de weg gedurende de dag. 's Morgens vertrekken er altijd een aantal te gelijk die zich tegelijk melden over de radio. Zij melden waar vandaan ze vertrekken, waar ze naar toe gaan, welke mensen (identiteits kaart nummers) aan boord zijn en wat hun volgende controle punt is. Dit alles in alle soorten Engels en verschillende snelheden. (uitdaging dus) Het duurt even voor je het programma door hebt en alles blindelings kan vinden. In de loop van de ochtend ging het lekker tot dat ik de verkeerde knop aan klikte en het programma werd afgesloten. Uiteraard melden zich op dat moment achter elkaar drie voertuigen, waarvan een nieuw. Dus alles snel opgeschreven daarna help geroepen (gelukkig is dat in het Engels het zelfde woord) kwam iemand vertellen dat er niets aan de hand was, je moest het gewoon weer opstarten en dan stond alles er weer (nog). Hij had een hele ochtend op papier gewerkt toen hij DO was want er was niemand die hem kon helpen op dat moment.

Wat wel apart was dat je op twee computerschermen werkte op de een de traftrack en op de ander kon je dan je rapport bij werken of internetten. Wel apart als je op het linkerscherf bezig was en je ging met je muis naar rechts verdwijnt de muis naar het andere scherm.

's Avonds is het wat rustiger met het verkeer en moet je wat dagelijkse rapporten schrijven. In de dutybox staat ook je bed dus als je klaar bent en alle voertuigen zijn binnen kan je gaan slapen. Na je dienst als DO ben je direct een dag immediately standby (IS) Dan ben je een dagje taxi chauffeur en moet je de DO aflossen als hij gaat eten. Je eerste taak is 's morgens, om 07.15 uur, een route rijden langs alle huizen waar UNMO's wonen om ze op te pikken voor het werk. En soms haal of breng je mensen, omdat de meesten geen eigen vervoer hebben. Ik moest even iemand op halen in Camp Fuaur in Syrie.



Onderweg thee gedronken bij Marco een winkler in een grensplaaf in Syrie. Hij verkoopt van alles en als hij het niet heeft regelt hij het voor je. Je kan er altijd terecht, ook als je niets koopt, voor een praatje en de onvermijdelijke thee. Die ochtend was er een oude Syrier op bezoek, hij was 90 jaar. Voor die streken is dat echt oud. Ik vroeg wat het geheim was van zijn leeftijd hij zij vijf keer per dag tot Allah bidden en maar met één vrouw trouwen. Toen we weg gingen

wenste mijn collega hem nog vijftig jaar in gezondheid er bij. Zijn antwoord was ik hoop dat Allah jou wens hoort.

Na de diensten weer op OP voor een week. Dit keer gelukkig op OP55 dan ben je wat vrijer en kan je buiten de poort hardlopen dat is beter dan veertig rondjes van 175 meter op OP54. Deze week een evacuatie oefening gehad het meeste was op papier met allerlei alarm fasen. Maar de dag van de evacuatie moesten we echt evacueren maar niet met al het materiaal. Normaal gesproken als je moet evacueren van de OP moet je de computer en alle communicatie middelen meenemen, rantsoenen en je eigen spullen. Nu hoefde alleen de rantsoenen mee. Onderweg maakte ik de ultieme taal uitdaging mee. Als oefening stond er op onze route een UN voertuig met een bewusteloze chauffeur er in. Mijn maat begon met EHBO en ik moest de meldingen doen via de radio. De medische evacuatie (medivac)boodschap bestaat uit zes vast gestelde items die je doorgeeft. Het wordt geadviseerd om ze eerst op te schrijven en daarna pas door te geven. Terwijl ik probeerde om het in het Engels op te schrijven was aan mijn linker kant mijn maat in het Australisch Engels (vooral snel) advies aan het geven en uit te leggen wat de patiënt allemaal had. Aan mijn rechter kant zat naast de auto een hulpleider van de oefening mij in het Iers Engels (uiteeraard snel) adviezen te geven en te vertellen dat eigenlijk de granaten om ons heen insloegen en dat ik mijn bericht moest sturen. Ondertussen moest ik op de radio de gesprekken volgen om te weten wanneer ik kon beginnen met zend. Opdat moment riep ik stop, stop, stop. Terwijl zij mij verbaasd aankeken zei ik verstuur eerst mijn medivac bericht en daarna mogen jullie weer om de beurt praten. Later heb ik uit gelegd dat ik, net als bijna alle andere niet Engelstalige, school Engels spreken en zij Australisch, New Zealands, Iers en Canadees Engels met slang, dialect en accenten gebruikt makend van allerlei synoniemen spreken en dat dan in een hoog tempo

Later in de evaluatie was dat een van de punten. Engelstaligen moet zich realiseren dat ze rustig en duidelijk Engels moeten spreken.



Maandag ook weer op inspectie geweest. Dit keer hadden we een boer van de Golan als liaison officier. Het leuke is dan dat je van alles kan vragen over het gebied. Hij vertelde dat het gaas wat gebruiken om en over de banna plantage zorg voor 35% water besparing. Ook vertelde hij dat de vlees koeien buiten in het veld lopen, gewoon hun horens hebben om zich o.a. te verdedigen tegen wolven. Als de koeien kalven gaan ze naar een speciaal

afgerasterd gebied om ze te beschermen tegen wolven. De wolf is semi beschermt je mag

hem alleen maar schieten als hij in zo'n afgerasterd gebied. De melk koeien blijven binnen in enorme loop stallen daar zijn wel de hoorns verwijderd.

In deze inspectie zat de Israëlische positie N9 die ligt voorbij buiten het hek wat om Israel staat. Wij mogen er wel naar toe maar de liaison officier (Gilo) niet omdat er een aantal keren op Israëlische soldaten is geschoten. De Gilo stapt uit en opend het hek en wij moeten dan ongeveer twee kilometer rijden om bij de positie te komen. De positie licht schitterend op het randje van de afgrond en links en rechts kijk je 250 meter lager in kronkelige vallei waar een rivier door loopt. Ik heb me voorgenomen om de volgende keer stiekem foto's te nemen.

Op de dag van de aflossing vetrokken Steve (Aussie) en ik naar en toen we een kilometer of vijf op weg waren werden we gebeld door onze aflossers dat iemand ze fleece jack had laten liggen. Ik had de hele week 's avonds een fleece aan dus Steve zegt je heb je fleece laten hangen we rijden wel even terug. Volgens mij had ik hem in mijn tas gedaan maar goed wij terug. Steve is een man die altijd bereid is je te vertellen dat zoals hij het doet goed is en het enige juiste en dat doet hij dan op heel uitgebreide manier. Meestal is het wel goed wat hij verteld maar niet altijd de enige manier. Dus op de terug vertelde hij dat je altijd systematisch alle kasten van je slaap kamer moest controleren zodat je nooit wat vergat. Ja Steve dat klopt was mijn antwoord ik heb waarschijnlijk niet goed gekeken En je voelt het misschien al aankomen, op de OP aangekomen kwamen ze naar buiten met een blauwe fleece! Niet die van mij maar van Steve. Ik heb maar niet aan Steve uitgelegd dat je altijd al je kasten.....

Zo dat was het weer vandaag, ik heb nu vrij tot de 23 ste, ik van de week bezoek en volgend weekend hebben we een Nederlands weekend met alle Nederlandse UNMO's

Maar daar de volgende keer meer over.

Gr Cees