

WAT STAAT JE ALLEMAAL TE WACHTEN ALS KANDIDAAT VLIAGER, LUCHTGEVECHTSLEIDER, LUCHTVERKEERSLEIDER OF LOADMASTER?







+	INLEIDING: DE PRE-FLIGHT CHECK VAN DE KANDIDAAT	
>	Zelf vliegen of luchtoperaties ondersteunen; voordat je er bij de Luchtmacht aan mag beginnen, heb je een uitgebreide keuring ondergaan	4
>	Centrum voor Mens en Luchtvaart (CML)	4
	DE PSYCHOLOGISCHE SELECTIEPROCEDURE	
>	Heb je de eigenschappen die van belang zijn voor je functie?	6
>	STAP 1: Psychologisch onderzoek 1e fase (PO1)	6
>	Ulieger	6
>	Luchtgevechtsleider en luchtverkeersleider	6
>	Loadmaster	6
>	STAP 2: Screening aan de hand van de medische vragenlijst	6
>	STAP 3: Geautomatiseerd vlieger selectie systeem (GVSS)	6
>	STAP 4: Psychologisch onderzoek 2e fase (PO2)	7
	DE MEDISCHE KEURING	
>	Ben jij fysiek in staat je functie veilig uit te oefenen?	8
>	Eisen wat betreft lichamelijke gezondheid	8
>	STAP 5: Uliegmedisch onderzoek (UMO)	8
>	STAP 6: Onderzoeken in het Centraal Militair Hospitaal	9
>	STAP 7: Sporttest	10
>	Uitslag van de keuring	10
>	STAP 8: Selectie opleidbaarheid luchtvaardenden (SOL)	10
>	Eindgesprek CML	10
	WAT JE VERDER NOG MOET WETEN	
>	Eindgesprek Sectie Aanstelling Koninklijke Luchtmacht (Amsterdam)	12
>	Uitslagen en geldigheidsduur	12
>	Bijzondere omstandigheden	12
>	Je rechten en plichten als kandidaat	12
>	Bezwaar-klachtenregeling	12
>	Routebeschrijving en plattegrond	14

Centrum voor Mens en Luchtvaart, Kampweg 3, 3769 DE Soesterberg, Telefoon algemeen: 0346-33 43 00, Telefoon planningsbureau: 0346-33 43 80, e-mail: cml@mindef.nl



INLEIDING: DE PRE-FLIGHT CHECK VAN DE KANDIDAAT

ZELF VLIEGEN OF LUCHTOPERATIES ONDERSTEUNEN

Voordat je bij de Luchtmacht mag beginnen, heb je een uitgebreide keuring ondergaan. Ons motto één team, één taak betekent bij de Koninklijke Luchtmacht op de eerste plaats dat we allemaal hetzelfde doel voor ogen hebben - de vrede bewaren of afdwingen als dat nodig is, waar ook ter wereld. Maar daarnaast houdt het in dat ieder teamlid de ander blind moet kunnen vertrouwen. Dat gaat heel ver. Misschien nog wel het verst bij professionals die direct bij het vliegen betrokken zijn, zoals luchtverkeersleiders, luchtgevechtsleiders, heli- en jachtvliegers, vliegers van transport- en tankertoeestellen en loadmasters.

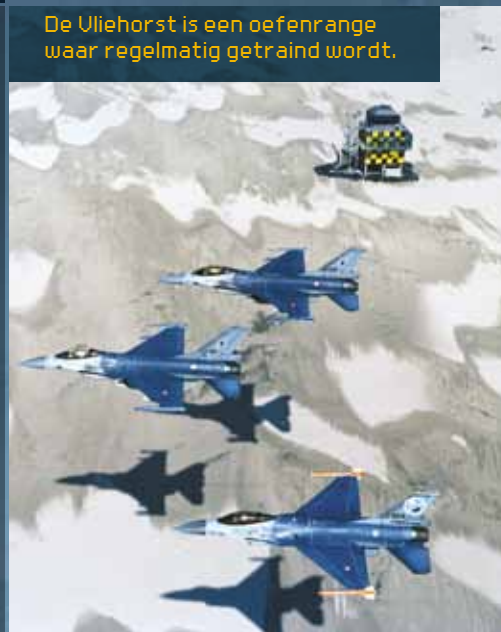
De vlieger vertrouwt erop dat de loadmaster zorgt voor de correcte belading van het toestel, de loadmaster neemt aan dat de missiegegevens van de luchtverkeersleiding kloppen, de luchtverkeers- of luchtgevechtsleider gaat ervan uit dat de vlieger zijn instructies opvolgt, enzovoort. Eén kleine kink in de kabel en een missie kan mislukken. Het is daarom noodzakelijk dat je als kandidaat voor één van deze functies een aantal selectiestappen doorloopt om zo vast te kunnen stellen of je opleidbaar bent voor een van deze functies. Normaal gesproken kunnen die selectiestappen in een paar maanden afgerond zijn.

De onderzoeken kun je zien als een soort uitgebreide pre-flight check van de kandidaat. Zowel op psychologisch als op fysiek vlak checken we een reeks eigenschappen die belangrijk zijn voor een succesvolle invulling van de baan waarvoor je hebt gesolliciteerd.

CENTRUM VOOR MENS EN LUCHTVAART (CML)

Het Centrum voor Mens en Luchtvaart van de Koninklijke Luchtmacht is opgericht op 1 april 2002. Dit centrum, gehuisvest in Soesterberg, heeft de faciliteiten voor medische keuringen, psychologische selecties en vliegfyysiologische trainingen van luchtvaarders van de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine.

De Uliehorst is een oefenrange waar regelmatig getraind wordt.



Kijkje door het head-up display van een F-16.



Voor de elementaire militaire vlieger opleiding maken we gebruik van de Pilatus PC-7.

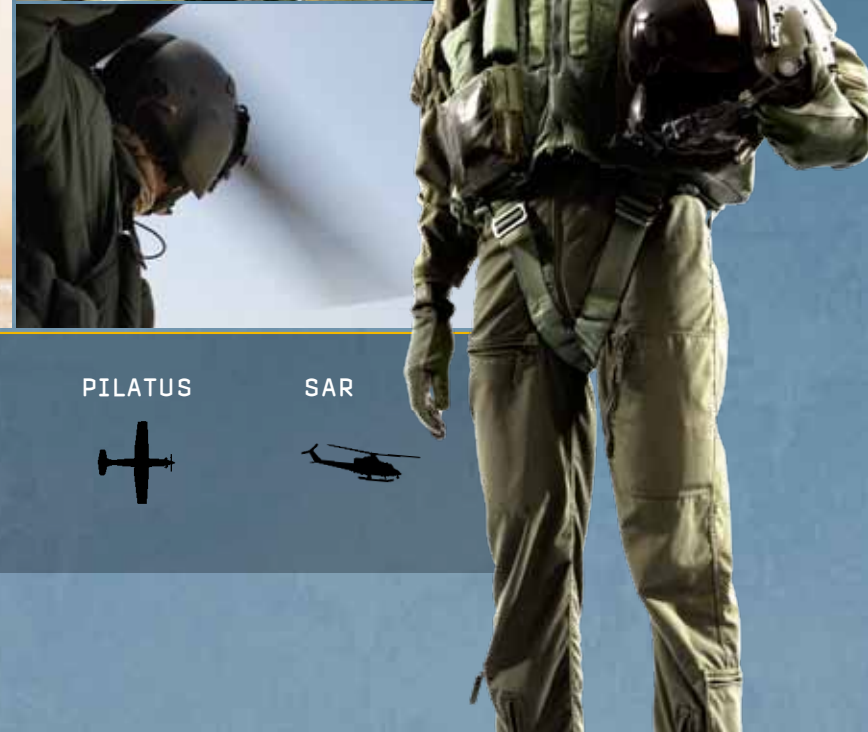


Apache-gevechtshelikopter in 'Brown-out' omstandigheden.



Search and rescue helikopter (SAR). Altijd stand-by voor reddingen in het wadden-gebied en operaties van de kustwacht.

Een hecht team: vlieger met zijn crew chief.



F-16

APACHE

CHINOOK

COUGAR

HERCULES

KDC-10

PILATUS

SAR



DE PSYCHOLOGISCHE SELECTIEPROCEDURE

HEB JE DE EIGENSCHAPPEN DIE VAN BELANG ZIJN VOOR JE FUNCTIE?

De psychologische selectie bestaat uit een aantal basisonderzoeken die in verschillende fasen worden afgenomen. Er wordt gekeken naar een aantal eigenschappen die je moet hebben of moet kunnen ontwikkelen voor het goed uitoefenen van je uiteindelijke functie. Bijvoorbeeld: kun je leren leidinggeven? Ranvaard je gezag? Beschik je over doorzettingsvermogen? Ben je verstandelijk en emotioneel volwassen genoeg? Heb je een reëel beeld van de functie die je bij de Luchtmacht wilt uitoefenen? Wat weet je van de toestand in de wereld? Ben je je ervan bewust dat je in een militaire organisatie gaat werken? En wat denk je dat jouw rol als militair daarin is? Voor de functies officier vlieger, officier luchtverkeersleider en officier luchtgevechtsleider kent de procedure nog een aantal aanvullende onderzoeken, waar- bij het gaat om zeer specifiek met die functies samenhangende capaciteiten.

STAP 1: PSYCHOLOGISCH ONDERZOEK 1E FASE (PO1)

De eerste fase van het psychologisch onderzoek bestaat uit een aantal capaciteitentests. De precieze invulling van deze tests hangt af van de functie waarvoor je solliciteert.

Ulieger

Als kandidaat-vlieger word je onder andere getest op ruimtelijk inzicht, aandachtsspreiding op het gehoor (luistertest) en oog-hand-voetcoördinatie.

Luchtgevechtsleider en luchtverkeersleider

In de procedure voor officier luchtgevechtsleider en officier luchtverkeersleider gaat het om ruimtelijk inzicht, aandachtsspreiding op het gehoor (luistertest), een reactiesnelheid- en een zogenaamde werksteekproeftest. Dat laatste is een voorproefje op je latere job: op een monitor leid je vliegtuigen over verschillende parcoursen. De kandidaten officier luchtverkeersleiders doen daarnaast een tweede werksteekproeftest, namelijk een strippentest.

Loadmaster

Voor loadmaster en enkele andere functies zijn er in dit deel van de procedure diverse tests die betrekking hebben op ruimtelijk en technisch inzicht en een test die aandachtsspreiding op het gehoor meet.

STAP 2: SCREENING AAN DE HAND VAN DE MEDISCHE VRAGENLIJST

Vóór het tweede deel van het psychologisch onderzoek vindt er een screening plaats door middel van de medische vragenlijst. Hierbij wordt door een arts bekeken of er op voorhand sprake is van medische aandoeningen, ziektes of medicijngebruik die bij het vliegmedisch onderzoek tot afkeuring zouden leiden. Deze vragenlijst is toegevoegd aan de eerste uitnodiging. Er wordt gevraagd naar ziektes, operaties en medicijngebruik. Als daar aanleiding toe is, word je bij de arts uitgenodigd voor het doornemen van de medische vragenlijst. Het is altijd mogelijk dat de screening wordt uitgebreid met bijvoorbeeld een oogheelkundig onderzoek, een huidtest op allergie of het meten van de lichaamsmaten. Hiermee willen we zo veel mogelijk voorkomen dat iemand verdergaat met de selectieprocedure terwijl er op dat moment al een vermoeden bestaat dat hij/zij op basis van een medische afwijking ongeschikt is. Worden er geen bijzonderheden gevonden, dan ga je door met stap 4: het psychologisch onderzoek 2e fase (PO2). Dat geldt echter niet voor kandidaat vliegers, die gaan eerst door naar stap 3: het geautomatiseerd vlieger selectie systeem.

STAP 3: GEAUTOMATISEERD VFLIEGER SELECTIE SYSTEEM (GVSS)

Om te ontdekken of je talent hebt voor (militair) vliegen, is er het geautomatiseerd vlieger selectie systeem (GVSS). Je hebt na het PO1 een theorieboekje meegekregen met achtergrondkennis. Die kennis is zeer belangrijk en tijdens de intake gaan we na of je de materie ook echt begrepen hebt. Alleen als je laat zien de theorie goed onder de knie te hebben, kun je meedoen aan het GVSS. Op dezelfde dag volgt een voorlichting. Je krijgt dan achtergrondinformatie over de rest van de selectie- en keuringsprocedure én over de opleiding tot vlieger. Dan wordt het tijd voor het testen

van je aanleg voor militair vliegen. Drie dagen lang ga je aan de hand van een computer-programma een aantal opdrachten vliegen in de 'simulator'. Tijdens de testdagen overnacht je in een hotel. De hotelovernachtingen worden geregeld en betaald door de Luchtmacht. Je krijgt, na een gewenningsvlucht, in totaal een reeks van 6 vluchten en bij elke vlucht is er iets nieuws. Het is de bedoeling dat er progressie zit in je coördinatie en handelingssnelheid, aangezien de vluchten toenemen in moeilijkheidsgraad. Ook de belasting die je aankunt wordt ingeschaald. Tijdens het GUSS beoordelen we je prestaties na de derde en zesde vlucht.

Als tijdens het GUSS blijkt dat de kans van slagen te gering is, dan gaan we niet verder met het selectietraject. Omdat je goed door stap 1 en 2 bent gekomen, ben je mogelijk geschikt voor andere functies in de Luchtmacht. Door Sectie Aanstelling in Amsterdam wordt dan in overleg met jou bekeken of je eventueel voor een andere functie in aanmerking komt.

STAP 4: PSYCHOLOGISCH ONDERZOEK 2E FASE (PO2)

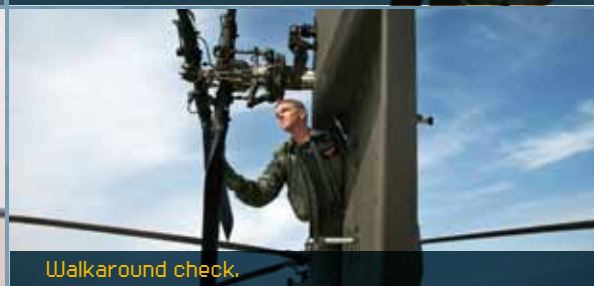
Als je, afhankelijk van de gekozen functie, de voorgaande stappen naar voldoening hebt afgerond, volgt het selectie-interview. Voor vliegers, luchtverkeersleiders en luchtgevechtseiders geldt dat voorafgaand aan het interview een aantal groepsopdrachten worden gedaan. In het gesprek worden je allerlei vragen over jezelf gesteld. De interviewer wil op die manier een inschatting maken in hoeverre je in staat bent opgeleid te worden tot - en te functioneren als - militair in de gekozen functie.



De crew chief neemt samen met de vlieger de laatste checks door voor het opstijgen.



Een Hercules-transportvliegtuig kan landen op onverhard terrein en heeft geen speciale landingsbaan nodig.



Walkaround check.



Cougar in actie boven Afghanistan.

DE MEDISCHE KEURING

BEN JE FYSIEK IN STAAT JE FUNCTIE VEILIG UIT TE VOEREN?

Waar het psychologisch onderzoek als doel heeft vast te stellen of je aanleg hebt voor een functie bij de Luchtmacht, doet de medische keuring dit op het fysieke vlak. De vliegmedische keuring is een vliegveiligheidskeuring. Je wordt onderzocht op medische afwijkingen die je taakuitvoering in gevaar kunnen brengen. De keuring is bedoeld voor al het defensiepersoneel met een beroep waarbij de vliegveiligheid van belang is.

Als luchtvaarder kun je te maken krijgen met zuurstoftekort (hypoxie), snelle decompressie (bijvoorbeeld door gebruik van schietstoel en parachute), sterke vibraties van de vliegtuigen (bijvoorbeeld heli's), het effect van G-krachten op het lichaam, ruimtelijke desoriëntatie, bewegingsziekte, jetlag en stress.

EISEN WAT BETREFT LICHAAMELIJKE GEZONDHEID

De Luchtmacht hanteert de algemene voorwaarde dat je niet mag lijden aan een afwijking of gebrek, aangeboren of verworven, die tot functionele uitval zou kunnen leiden. Praktisch houdt dit in dat je geen chronische aandoening mag hebben en over een zeer goede functie van je zintuigen dient te beschikken. Operatieve behandelingen of therapieën met medicijnen leiden vaak tot ongeschiktheid. Welke aandoeningen zorgen er vaak voor dat iemand niet verder mag? Bijvoorbeeld epilepsie (vallende ziekte), longfunctiestoornissen zoals astma, allergieën, onvoldoende gezichtsvermogen - met of zonder correctie - en stoornissen in kleurenonderscheiding.

STAP 5: VLEIEMEDISCH ONDERZOEK (VMO)

Het vliegmedisch onderzoek is de initiële vliegmedische keuring en gaat dieper in op je fysieke gesteldheid. Tijdens het VMO wordt beoordeeld of je voldoet aan de militaire medische eisen, en daarbovenop aan de vliegmedische eisen. Het kan dus zijn dat je niet vliegmedisch geschikt bent, maar wel medisch geschikt voor andere functies bij de Luchtmacht.

Defening met het korps mariniers in noorwegen.





Zo is er een gesprek over je medische voorgeschiedenis en een lichamelijk onderzoek door een keuringsarts. Er worden diverse bloed- en urinetesten afgenomen, een longfunctietest gedaan en een elektrocardiogram (ECG), het zogenaamde hartfilmpje, gemaakt. Verder krijg je een gehoortest (audiogram), een onderzoek van je lichaamsmaten (biometrie) en een uitgebreid oogheelkundig onderzoek. Bij dit laatste wordt niet alleen je gezichtsvermogen onderzocht, maar ook de gezichtsvelden, kleuronderscheidingsvermogen en de samenwerking van beide ogen.

In deze fase maken we ook een afspraak voor de sporttest. Je moet dan denken aan hardlopen op de lopende band, sprinten op de fiets en een aantal krachtmetingen.

STAP 6: ONDERZOEKEN IN HET CENTRAAL MILITAIR HOSPITAAL

Als je door stap 5 heen komt, dan word je als kandidaat vlieger meestal verwezen naar het Centraal Militair Hospitaal (CMH). Hier krijg je een consult bij de kaakchirurg en worden er röntgenfoto's van je wervelkolom, bijholtes en longen gemaakt. Je hersenactiviteit wordt onderzocht via een elektro-encefalogram (EEG) en je hart door middel van een echo.

Heb je een andere functie gekozen dan vlieger, dan word je niet standaard naar het CMH verwezen. Voor alle keurlingen geldt dat je voor een aanvullend consult kunt worden verwezen naar het CMH. Bijvoorbeeld om een aspect uit het vliegmedisch onderzoek nader te bekijken. Alle afspraken voor het CMH worden zo veel mogelijk op dezelfde dag gepland.



KDC-10
transportvliegtuig



Landmacht en Luchtmacht
werken vaak samen.



STAP 7: SPORTTEST

De sporttest, ofwel fysieke aanname meting (FAM) is het laatste gedeelte van het UMO en wordt afgesproken bij het planbureau na afloop van de medische keuring op het CML. Als je doorverwezen bent naar het CMH kan het zijn dat je de FAM aflegt voordat bekend is wat de uitslag is van de medische keuring. Samen met het UMO bepaalt de FAM of je fysiek geschikt bent voor een functie als militair luchtvaarende. De FAM vindt plaats op het CML en wordt afgenomen door de medewerkers van luchtvaart en bewegingsfysiologie. De testen duren ongeveer anderhalf uur en het is belangrijk dat je goed voorbereid bent om te slagen. De testen bestaan uit hardlopen op de loopband, sprinten op de fiets en krachttesten. Tijdens deze inspanningen wordt gekeken naar je hartfrequentie en zuurstofverbranding. Na afloop is er gelegenheid om te douchen.

Bij het maken van de afspraken na het PO1 krijg je bij het planbureau een folder met informatie over de FAM. Als je niet voldoet aan de toch wel pittige fysieke inspanningseisen kun je 3 tot 6 maanden later een herkansing doen en zul je gerichte trainingsadviezen meekrijgen.

UITSLAG VAN DE KEURING

Aan het eind van de onderzoeken krijg je op het Centrum voor Mens en Luchtvaart de voorlopige uitslag te horen. Als je wordt doorverwezen naar het Centraal Militair Hospitaal, dan sturen we de einduitslag schriftelijk naar je huisadres wanneer alle resultaten binnen zijn. Deze uitslag kan luiden geschikt of (tijdelijk) ongeschikt. Verder kan onderscheid gemaakt worden tussen ongeschiktheid voor een militaire functie in de ruime zin of ongeschiktheid voor een vliegende functie.

STAP 8: SELECTIE OPLEIDBAARHEID LUCHTVARENDEN (SOL)

Na het psychologisch onderzoek 2e fase, het vliegmedisch onderzoek en de sporttest volg je als kandidaat vlieger de selectie fase. Dit kan worden gesplitst in een deel op de Visual Flight Sim (VFS) en een deel in een vliegtuig voor wat praktische aerobatic manoeuvres.

Hierbij wordt duidelijk in hoeverre je de prestaties op de GUSS-vluchten ook in de lucht kunt laten zien en of je niet chronisch luchtziek bent. Tijdens deze vervolgsessie voer je gelijksoortige opdrachten uit als in de GUSS, maar dan visueel – zowel in de VFS als in een vliegtuig. Een eventueel verblijf in een hotel wordt geregeld en betaald door de Luchtmacht. Houd er rekening mee dat vanwege slechte weersomstandigheden de datum van de praktische vluchten kan worden verschoven. We zullen je tijdens de selectieprocedure uiteraard voortdurend op de hoogte houden.

De kandidaat loadmasters vliegen in totaal twee vluchten. Er worden een aantal zaken gecontroleerd middels deze twee vluchten: vliegangst, luchtziekte en in hoeverre je belastbaar bent in een drie-dimensionale omgeving. Je krijgt een aantal opdrachten die je moet uitvoeren. Daarbij wordt niet gekeken of je vliegaanleg hebt maar of je de opdrachten goed kunt uitvoeren. De vluchten worden op één dag gevlogen.

EINDGESPREK CML

Als je de SOL (positief danwel negatief) hebt afgerond, heb je recht op een eindgesprek. Dit gesprek vindt plaats op het CML. Jouw dossier van de psychologische selectie wordt dan met je doorgenomen. Er is ruimte voor het stellen van vragen en er wordt uitleg gegeven over hoe het eindadvies tot stand is gekomen.





Pre-flight instructies en doornemen vluchtplan.



Deze Medium Power Radar staat op Nieuw-Milligen. Er staat er ook een in Friesland. Samen zorgen ze voor een compleet beeld van het Nederlandse luchtruim.



In het Centrum voor Mens en Luchtvaart worden kandidaat vliegers getest in de g-krachtencentrifuge. Hoe lang duurt het voordat je tunnelvisie krijgt of een grey-out?

WAT JE VERDER NOG MOET WETEN

EINDGESPREK SECTIE AANSTELLING KONINKLIJKE LUCHTMACHT (AMSTERDAM)

Als je alle selectieonderdelen met succes hebt afgerond, volgt een eindgesprek met Sectie Aanstelling Koninklijke Luchtmacht. Op dat moment vertellen we je of je in opleiding kunt en zo ja wanneer. Het kan voorkomen dat er meer geschikte kandidaten zijn dan opleidingsplaatsen. Dus in dat geval zullen de meest geschikte kandidaten in aanmerking komen voor de opleidingsplaatsen en wordt de anderen – indien mogelijk – een alternatief aangeboden. Verder maken we in het gesprek afspraken over de arbeidsvoorwaarden. Na dit gesprek krijg je een brief waarin alle afspraken bevestigd worden.

UITSLAGEN EN GELDIGHEIDSDUUR

Alle procedures tijdens het psychologisch onderzoek kennen als uitslag 'aanbevolen' (positief) of 'niet aanbevolen' (negatief). Met uitzondering van GUSS en SDL is een positief resultaat twee jaar geldig en een negatief resultaat een halfjaar. Dit betekent dat je na een halfjaar opnieuw aan de procedure kunt deelnemen. De resultaten van GUSS en SDL kennen in principe een onbeperkte geldigheidsduur. Een negatief resultaat betekent in dat geval dus dat herkansing is uitgesloten. Alleen in zeer bijzondere gevallen, wanneer bij zeer jonge kandidaten wel sprake is van aanleg maar de indruk bestaat dat de belastbaarheid nog niet groot genoeg is, kan herkansing voor het GUSS bij hoge uitzondering worden toegestaan. Herkansing is alleen mogelijk als je op het tijdstip van herkansing niet ouder bent dan de op dat moment geldende maximale leeftijd die de Luchtmacht hanteert.

BIJZONDERE OMSTANDIGHEDEN

In bepaalde uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld om op tijd een opleidingsklas te kunnen vullen of bij een te groot aantal wachtenden voor een onderdeel van de procedure, wordt soms overgegaan tot een verkorte procedure. Relatief kansrijke

kandidaten krijgen dan voorrang. Mocht je hierbij horen, dan laten we dat uiteraard van tevoren weten.

JE RECHTEN EN PLICHTEN ALS KANDIDAAT

De selectieprocedure vereist een hoge concentratie van de kandidaat. Zorg er dus voor dat je goed uitgerust bent voordat je aan een onderdeel begint. Voel je je om welke reden dan ook niet helemaal fit, maak dit dan kenbaar. Je kunt dan een nieuwe afspraak maken. Doe je dit niet en meld je het achteraf in een bezwaarschrift, dan kan er niet meer op in worden gegaan. Ben je verhinderd of heb je ernstige vertraging, vergeet dit dan niet telefonisch te melden (0346 - 33 43 00). Doe je dit niet dan kun je van verdere deelneming worden uitgesloten.

BEZWAAR-KLACHTENREGELING

Het kan voorkomen dat er zich tijdens het keuringsproces iets voordoet waarmee je het niet eens bent. Je kunt daarover altijd tijdens of na de keuring vragen stellen aan betreffende functionaris of (eventueel schriftelijk achteraf) aan het Hoofd Luchtvaartgezondheidszorg van het CML. Als je op- of aanmerkingen hebt waarmee je denkt de keuringsprocedure te kunnen verbeteren, dan horen we dit graag van je. Het liefst per mail of brief.

+



AWACS: vliegend radarstation met een internationale bemanning van luchtvechtsleiders.



De traditionele doop na je eerste solovlucht.

OVERZICHT SELECTIEPROCEDURE

	KANDIDAAT VLIAGER	KANDIDAAT LUCHTGEVECHTSLEIDER/ LUCHTVERKEERSLEIDER	KANDIDAAT LOADMASTER
Psychologisch onderzoek 1e fase (PO1)			
Screening aan de hand van de medische vragenlijst			
Psychologisch onderzoek 2e fase (PO2)			
Geautomatiseerd vlieger selectie systeem (GVSS)			
Vliegmedisch onderzoek (UMD)			
Fysieke test			
Selectie opleidbaarheid luchtvaardenden (SOL)			
Onderzoeken in het Centraal Militair Hospitaal			

 selectieprocedure die met goed gevolg moet worden afgelegd.

Wanneer je het niet eens bent met de uitslag van het psychologisch onderzoek, dan kun je een bezwaarschrift richten aan het Hoofd Psychologische Selectie van het Centrum voor Mens en Luchtvaart (Postbus 22, 3769 ZG Soesterberg). Mocht je het niet eens zijn met het antwoord op je bezwaarschrift, dan kun je binnen 6 weken een bezwaarschrift in tweede instantie richten aan het adres dat genoemd wordt in de voetnoot van het antwoord op je eerste bezwaar. Als je het niet eens bent met de gang van zaken tijdens de medische keuring kun je ook een klacht of een bedenking indienen. Een klacht betreft zaken die tijdens de medische keuring niet naar verwachting zijn verlopen of die je als kwetsend hebt ervaren. Een bedenking betreft de uitslag van de medische keuring waarmee je het niet eens bent. Je moet je hierbij wel realiseren dat de normen waaraan je op medische gronden moet voldoen, vastgelegd zijn.

Je kunt een klacht of bedenking schriftelijk kenbaar maken aan het Hoofd Luchtvaartgezondheidszorg CML (Postbus 22, 3769 ZG Soesterberg). Je ontvangt dan binnen 14 dagen een bevestiging waarin de verdere procedure wordt uitgelegd.

ROUTEBSCHRIJVING EN PLATTEGROND

EIGEN VERVOER

Het Centrum voor Mens en Luchtvaart is te bereiken via de A28. Neem afrit 4, Soest/Soesterberg en volg richting Militair Luchtvaartmuseum. Ga vervolgens bij de T-splitsing rechtsaf het viaduct over en je zit op de Kampweg. Het is het 2e gebouw aan de rechterzijde.

OPENBAAR VERVOER:

Vanaf NS-station Amersfoort neem je lijn 52, 252 of 56; uitstappen bij de Kampweg.
Vanaf NS-station Driebergen-Zeist neem je lijn 56; uitstappen bij halte 't Zwaantje.
Vanaf NS-station Utrecht CS neem je lijn 52; uitstappen bij de Kampweg.

Voor meer informatie over reizen met openbaar vervoer: 0900-9292 (50 ct/min) of kijk op www.9292ov.nl



Deze brochure is een uitgave van de Afdeling Personeelsvoorziening Koninklijke Luchtmacht, februari 2010. Aan deze brochure kunnen geen rechten worden ontleend.





