

# Een air traffic controller te Kandahar, een unieke ervaring



**YANNICK AMEEL**

Kapitein-commandant van het vliegwezen Yannick Ameel is luchtverkeersleider van opleiding en momenteel tewerkgesteld op het operationeel commando van de Luchtcomponent (Comopsair) in de sectie *Airspace Control Operations*. Ze kreeg de opportuniteit om deel te nemen aan *Operation Guardian Falcon* in Afghanistan van januari tot mei 2014.

*Ma participation à une mission en Afghanistan dans le cadre de l'opération Guardian Falcon m'a laissé un excellent souvenir pour de multiples raisons. Travailler sur une base internationale aussi grande et active constitue un enrichissement personnel et professionnel. La fonction d'executive officer (EXO) m'a offert l'opportunité de m'intégrer au détachement et de nouer de nombreux contacts avec le personnel des autres nations. Une bonne connaissance de l'anglais s'est avérée indispensable.*

11 september 2001 – een datum die voor de meeste mensen in hun geheugen gegrift staat. In de nasleep was ook de Belgische Defensie paraat om haar steentje bij te dragen ten opzichte van de NAVO-partnerlanden en is dus reeds sinds het begin in kleinere of grotere mate aanwezig te Afghanistan onder ISAF-vlag (*International Security of Assistance Force*).

Er was al een korte operatie met F-16 vliegtuigen in Kaboel van 14 juli 2005 tot 14 januari 2006 om de verhoogde druk voor en na de presidentsverkiezingen in 2005 het hoofd te bieden; doch de hoofdinspanning van onze F-16s bevindt zich sinds 1 september 2008 te Kandahar. Defensie is hier immers sindsdien ontplooid met 6 F-16s in *Operation Guardian Falcon* (OGF), welke ondersteuning bieden aan de grondtroepen in hun strijd tegen de taliban. In dit kader vliegen 2 vliegtuigen dagelijks een vooraf geplande zending; 2 andere vliegtuigen staan per dag 12 uur



*stand-by* om aan een eventuele bijkomende vraag van de NAVO te kunnen beantwoorden. Ter informatie: de andere 12 uur worden verzekerd door Britse Tornado's.

142

Hoewel ik reeds meer dan 10 jaar eerder afgestudeerd was van de Koninklijke Militaire School, had ik nog geen mogelijkheid gehad om deel te nemen aan een operationele zending in mijn specialiteit als luchtverkeersleider. Toen ik mij echter midden 2013 kon kandidaat stellen voor de rol van *Executive Officer* (EXO) bij OGF 14-01 – reeds de 17<sup>de</sup> rotatie – van januari tot mei 2014, twijfelde ik geen seconde en kon ik al snel beginnen aan de lange voorbereiding die vooraf gaat aan een zending. Het was dan ook met veel ongeduld dat ik uitkeek naar ons vertrek uit België op 9 januari 2014 vanuit Melsbroek richting het verre Afghanistan.



### **DE DIVERSITEIT TE KANDAHAR AIRFIELD (KAF)**

Bij aankomst valt meteen op hoe internationaal KAF is: er werken namelijk ongeveer 22000 mensen op de basis van tientallen verschillende nationaliteiten, waaronder zelfs een 10000-tal burgers. Het mag niemand verbazen dat de meeste militairen Amerikaan zijn – zowel *Air Force*, *Navy*, *Army* en *Marines*; daartegenover zijn er ook relatief grote detachementen Britten, Australiërs, Slovaken en uit de Emiraten... De burgers – uit alle windrichtingen – werken vooral voor “*contractors*” die vele steunfuncties vervullen zoals de eetgelegenheden,

constructiemaatschappijen, gymfaciliteiten, kuisploegen... Deze eclectische mix van nationaliteiten en in te vullen rollen op de basis zorgen uiteraard voor een interessante en kleurrijke omgeving.

Bovendien zijn er twee grote “eenheden” vertegenwoordigd op het vliegveld: ten eerste uiteraard de gebruikers van de luchthaven, dus de vliegtuigen en hun bijhorende detachementen, daarnaast bevindt zich ook het *Regionaal Commando (RC) South* – de NAVO-sector waar Kandahar toe behoort – op de basis. Hoewel de Amerikaanse generaal van de luchthaven de baas is op het vliegveld, valt hij toch hiërarchisch onder de generaal van RC South, wat uiteraard tot spanning kan leiden – coördinatie op het hoogste niveau blijkt hier onontbeerlijk en een constante uitdaging.

### **DIVERSITEIT BINNEN HET BELGISCH DETACHEMENT**

Ook binnen het Belgisch detachement is er een internationale aanwezigheid: 9 Luxemburgers versterken de Belgische *Force Protection* en een Luxemburgse majoor is tewerkgesteld in RC South. Mede dankzij hun aanwezigheid, maar ook doordat de rest van de *Force Protection* uit de 2<sup>de</sup> Wing te Florennes komt, zorgt dit voor een evenwicht in het taalstelsel, vermits als “*Lead Unit*” de 10<sup>de</sup> Wing uit Kleine Brogel voor het merendeel van de functies ter ondersteuning van de F16-operaties instaat.

Daarenboven zijn er in het Belgische kamp enkele andere kleinere secties geïntegreerd:

- Het *Air Advisory Team (AAT)*: 4 Belgische onderrichters maken deel uit van een internationaal team die de Afghaanse luchtmacht bijstaat bij het oprichten van hun luchtmacht. Dit detachement was tijdens onze periode enige maanden teruggetrokken uit het Afghaanse deel van de basis uit veiligheidsoverwegingen;
- *Battlefield Surveillance Radar*: 8 leden van het Bataljon ISTAR (*Intelligence Surveillance Target Acquisition and Reconnaissance*) werken in het beveiligingscentrum van de basis met hun twee observatieradars om de perimeter van de basis in het oog te houden;
- individuen met specifieke functies al dan niet direct tewerkgesteld bij de NAVO.

Dit alles zorgt voor een uitdagend detachement.

## DE ROL VAN EXO

144

Als EXO van OGF had ik verschillende verantwoordelijkheden, die er uiteraard vooral in bestaan om de detachementcommandant (DetCO) bij te staan. De voornaamste bestond erin om de berichtgeving naar België te verzorgen via de dagelijkse rapporten die verstuurd werden. Tenzij er zich speciale voorvallen voorgedaan hadden, werd dit na een paar weken echter een vlotte routine voor zowel mezelf als de andere sleutelfuncties die elk enkele onderdelen verzorgden.



Mijn taak die de meeste tijd innam en ook het boeiendste bleek, was het regelen van luchttransport van Belgen die Kandahar verlieten via ITAS (*Intra Theatre Airlift System*). Met tactische transportmiddelen (vooral C130) van verschillende NAVO-partners was er een planning die gebruikt kon worden om mensen buiten Afghanistan te krijgen. Vermits de meeste strategische vluchten voor de Belgen via Mazar-e-Sharif vertrokken/toekwamen, was het mijn verantwoordelijkheid ze op tijd ter plaatse te krijgen. Echter bleken de ITAS-vluchten niet altijd toereikend om dit doel te halen en werd ik dus regelmatig verplicht om naar alternatieven uit te kijken, buiten het boekingsprogramma om. Dit kon meestal verwezenlijkt worden via opgebouwde contacten met de Britten en de Australiërs, ondanks dat er weinig routine in hun vluchtenschema zat.

Een andere rol van de EXO – samen met de RSM (*Regiment Sergeant Major*) deze keer – bestond in het verzekeren van de brandveiligheid binnen zowel het Belgische kamp als de werkomgeving rond de F16s. Uiteraard blijven de Belgi-

sche regels van kracht, doch werden we ook verondersteld de KAF-regels na te leven. De brandweerinspecteur (Amerikaanse burger) van de basis gaf tips en commentaar, met als doel het niveau van gevaar in deze oorlogsomgeving niet nodeloos hoger te maken, toch zeker niet van binnenin in tegenstelling tot de dreiging van de taliban van buitenaf.

Dit waren de hoofdtaken van de EXO, doch omstandigheden brachten nog andere kleinere uitdagingen met zich mee, die ik er graag bijnam. De nauwe samenwerking met de DetCO zorgde er ook voor dat we de meeste “problemen” snel tot een goed einde konden brengen.

Naar het einde van de rotatie organiseerde ik mee – uiteraard volgens de grote lijnen van het plan van het hoofdkwartier in Brussel – de rotatieplanning van ons detachement met onze vervangers. Aangezien we thuis gekomen zijn met een uiterst kleine vertraging – door omstandigheden buiten onze wil om – kan men spreken van een vlotte uitvoering van het vooropgesteld plan.

### **PERSOONLIJKE TAKE-AWAYS**

Zoals hierboven al enkele malen aangehaald, had ik tijdens mijn tijd in Kandahar regelmatig en noodzakelijk contact met verschillende nationaliteiten. Echter, niet alleen in mijn functie was dit het geval: eg. *Force Protection* kreeg te maken met mensen van verscheidene achtergronden aan de poort. Om die redenen bleek dan ook een minimum kennis van Engels in buitenlandse zendingen van primordiaal belang is; als klein landje is het immers zeer onwaarschijnlijk dat we nog ergens alleen zullen ontplooiën.

Deze ervaring was voor mij een enorme verrijking, op professioneel maar ook op persoonlijk vlak en heeft mij geleerd om het vooral niet na te laten “*outside the box*” te denken.

