



ATCC@skeyes

Jo HEYLENS

Kolonel van het vliegwezen stafbrevethouder Jo HEYLENS werd op 7 maart 2019 korpscommandant van het *Air Traffic Control Centre* (ATCC) en is sinds 2020 programmamanager voor de civiel-militaire synergie tussen skeyes en Defensie. Voordien bekleedde hij verschillende functies in de 23ste Logistieke Wing, het ATCC, het DGHR, het kabinet MoD en als COMOPSAIR-IPR.

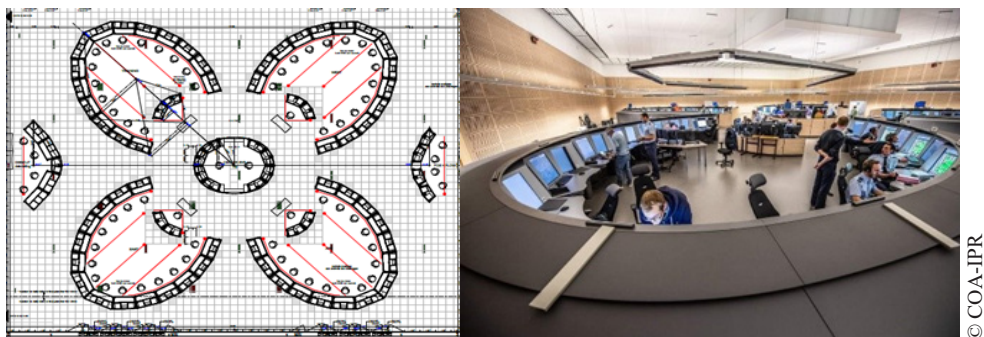
Par le passé, l'intégration des services civils et militaires belges de contrôle du trafic aérien figurait invariablement au menu de chaque accord de gouvernement. La Vision stratégique pour la Défense de 2016 a donné un coup d'accélérateur à ce projet. Avec la signature du protocole d'accord entre les ministres du Transport et de la Défense en 2017 ainsi que la ratification de l'accord-cadre avec le CEO de skeyes en 2018, le sort en est jeté. Depuis décembre 2019, Air Traffic Control Centre (ATCC) et skeyes occupent des locaux voisins et ATCC, en formation allégée, a établi une nouvelle forme de coopération avec les services civils de contrôle du trafic aérien, conduisant à une gestion de l'espace aérien belge plus efficace et plus sûr.

ATCC@skeyes: Stronger together - Proud to guide you

Na een verblijf van 68 jaar in Gavere en Semmerzake werd het *Air Traffic Control Centre* (ATCC) op 2 december 2019 verhuisd naar de gebouwen van skeyes (het voormalige Belgocontrol) in Steenokkerzeel.

Ter voorbereiding van de integratie hebben meerdere verkenningen en coördinatievergaderingen plaatsgevonden. Zo verkreeg men de zekerheid dat de nieuwe bestemming klaar was om het ATCC te ontvangen en om de militaire vliegoperaties blijvend te ondersteunen.

Het personeel van skeyes en Defensie hebben hun uiterste best gedaan om de nieuwe operatielocatie optimaal voor te bereiden op de komst van het ATCC. Er werden aanpassingen aan de infrastructuur uitgevoerd, zoals het uitbouwen van de militaire *petal* (zie figuur 1) in de operationele zaal (*operational room* of Ops room), het vernieuwen van de sanitaire ruimtes en de kleedkamers en het installeren van de militaire ATC school in een afzonderlijke blok.



Figuur 1: militaire *petal* of klaverblad

Naast de operationele en technische diensten van skeyes hebben onder andere de beveiligingsdienst, de communicatie- en evenementendienst en de preventiedienst er alles aan gedaan opdat wij ons als militair welkom zouden voelen.

Het civiel-militaire projectteam heeft schitterend werk geleverd om de menige aanpassingen te programmeren en op te volgen. Tevens werden infosessies en gemeenschappelijke evenementen georganiseerd waarbij de militaire en civiele luchtverkeersleiders kennismaakten met elkaar en elkaars procedures. Dit gebeurde onder meer in de vorm van schaduwoperaties en operationele testen.

De *Air Traffic Control Officers* (ATCO) van het smaldeel ATC moesten overschakelen van het SEROS II (*Semmerzake Radar Operation System II*) systeem naar het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem SAS 2 (*Shared Air Traffic Services System 2*)¹. Dit vereiste training, studie, een inwerkingsperiode in het nieuwe systeem en de manipulatie ervan. Ook de procedures werden aangepast om de werking van beide organisaties op elkaar af te stemmen. Ondertussen moest de operationele continuïteit gegarandeerd blijven en werden nieuwe ATCO's verder in de ATC-school opgeleid.

¹ Op termijn zullen de drie luchtverkeersleidingsdiensten (skeyes, MUAC, Defensie) naar één gemeenschappelijk systeem SAS 3 (*Shared Air Traffic Services System 3*) overstappen.

De leden van het smaldeel Maintenance stonden in voor de installatie van de systemen en het in gereedheid brengen van het VCS (*voice communication system*), de radio's en de informaticatools.

Tijdens de transitie van Semmerzake naar Steenokkerzeel werden we geconfronteerd met een aantal problemen, omdat sommige systemen niet onmiddellijk naar behoren functioneerden. Dankzij de topteams van beide organisaties werden deze uitdagingen samen op een veilige manier aangepakt en verliep de integratie zonder noemenswaardige problemen.

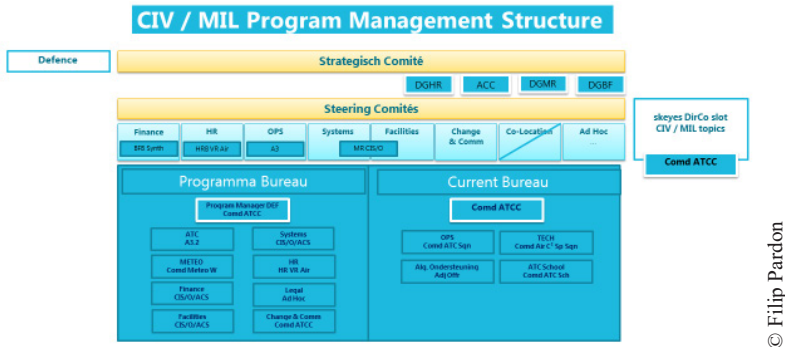
De beheerstructuur van de samenwerking

Op 2 december is het ATCC personeel in se gaan samenwonen met hun collega's van skeyes; ze zijn misschien niet getrouwd, maar ze hebben wel een samenlevingscontract. Net zoals levenspartners luisteren ze naar elkaar, moeten ze af en toe water bij de wijn doen, maar werken ze samen hard aan de relatie om van dit project een succesverhaal te maken. Dit samenlevingscontract bevat een beheerstructuur en een aantal uitvoeringsakkoorden in het domein van human resources, operationele ATC-diensten, financiën, voorzieningen, systemen en meteorologische diensten.

Om de civiel-militaire samenwerking op een professionele manier te beheren, werd een civiel-militaire beheerstructuur opgericht. De managementstructuur wordt in figuur 2 weergegeven. In de verschillende comités zitten telkens vertegenwoordigers en/of specialisten van Defensie en skeyes.

Het strategisch comité is het hoogste overleg- en beslissingsorgaan, samengesteld uit leden van het directiecomité van skeyes en vier generaals van Defensie (ACC, DGHR, DGMR, DGBF)². De stuurcomités sturen de verschillende vormen van synergie aan en werken de strategische doelstellingen uit in concrete doelstellingen die ze dan verwezenlijken. Het programmabureau staat in voor de uitwerking en implementatie van de programmaobjectieven in de verschillende synergiedomijnen. Het *current bureau* staat in voor de dagelijkse werking van de vastgelegde programmaobjectieven. De korpscommandant van het ATCC (tevens civiel-militaire manager) neemt deel aan het directiecomité van skeyes als er civiel militaire onderwerpen aan bod komen.

² ACC: *Air Component Commander*; DGHR: directeur-generaal Human Resources; DGMR: directeur-generaal Material Resources; DGBF: directeur generaal Budget & Finance



Figuur 2: de civiel-militaire beheerstructuur

Het ATCC in skeyes

Een gedeelte van het ATCC personeel Semmerzake is verhuisd naar skeyes, andere collega's zijn gemuteerd naar andere eenheden van Defensie en een kleine minderheid is in Gavere gebleven. De kernactiviteiten van de eenheid, het smaldeel ATC en de ATC-school vinden nu plaats in Steenokkerzeel. Het nieuwe ATCC is gehuisvest in de moderne infrastructuur van skeyes en omvat dus hoofdzakelijk operationele functies, aangevuld met een kleine commandostructuur.

Vroeger was het ATCC 'zelfbedruipend'. Naast een operationeel smaldeel ATC waren er ook een smaldeel Verdediging en Steun dat instond voor de bewaking, horeca, infrastructuur en administratieve ondersteuning alsook een smaldeel Maintenance dat verantwoordelijk was voor de technische steun. Deze structuren zijn verdwenen en de 15de Wing Luchttransport van Melsbroek staat gedeeltelijk in voor de administratieve en logistieke ondersteuning. Deze bijkomende werklast is niet evident voor de 15de Wing, want deze eenheid kampt ook met een groot personeelstekort, vooral in de ondersteunende functies.

De technische ondersteuning van de operaties wordt verzekerd door het nieuw opgerichte *Air C2 (Command & Control) Support Squadron* dat deel uitmaakt van het nieuwe CRC (*Control & Reporting Centre*) in Bevekom. Alle technische ATM (*Air Traffic Management*) profielen werden samengebracht in één dienst wegens het

tekort aan personeel, om op die manier de broodnodige expertise in huis te houden en ten dienste te stellen van verschillende eenheden. Het personeel van dit smaldeel staat ook in voor het onderhoud van de radar op de site van Semmerzake tot 2025.

Het ATCC telt momenteel 94 personeelsleden, waarvan 52% officieren, 31% onderofficieren en 17% vrijwilligers. Dat is minder dan de helft ten opzichte van het personeel in Semmerzake.

Hoewel de verhuis en de ermee gepaard gaande veranderingen en mobiliteitsproblemen voor sommigen zwaar vallen, hebben de ‘ATCC’ers’ er samen het beste van gemaakt en doen ze hun job hier ook uitstekend. De medewerkers hebben samen met het commando van het ATCC maatregelen uitgewerkt om de toekomst van de eenheid voor te bereiden en aan de verzuchtingen van het personeel te kunnen beantwoorden. DG Health and Well-Being heeft op vraag van de korpscommandant een psychosociale risicoanalyse uitgevoerd bij het personeel om na te gaan welke tekortkomingen of onderliggende problemen een impact konden hebben op de operationaliteit en de motivatie. Op basis van de resultaten werd een actieplan opgesteld dat ook besproken werd met de vakorganisaties.

Een aantal werkgroepen buigen zich over een nieuw premiestelsel voor ATCO's, het vormingstraject, het statuut voor uitwisseling van luchtverkeersleiders en de beheersregels voor het bekomen van een *civil ATCO student licence*. Een *Tiger Team ATCC* probeert de kloof te dichten tussen de bestaande capaciteit en de operationele behoeften en gaat na welke dienstverlening nog kan worden aangeboden met het beperkte aantal beschikbare ATCO's. In de praktijk komt dit neer op het opleggen van een aantal (tijdelijke) beperkingen vanuit een *we can't do that, but we can do this*- benadering. Om de rekrutering van ATCO's een boost te geven, werd een Tiger Team rekrutering ATCO opgestart. Concreet werden bijvoorbeeld specifieke ATC jobdagen georganiseerd. Dit heeft samen met een toegenomen externe communicatie vruchten afgeworpen: vorig jaar hebben 160 kandidaat luchtverkeersleiders zich aangeboden, terwijl dit in het verleden slechts over een dozijn ging.

Dankzij de colocatie met skeyes en de steun vanuit nabijgelegen eenheden, is de structuur van het ATCC vereenvoudigd tot een staf en twee smaldelen. Het smaldeel *Air Traffic Control* (Smd ATC), het operationele hart van de eenheid, bestaat uit twee *flights*. De *Flight Operations* (Flight Ops) staat in voor de vliegveiligheid

van het militaire luchtverkeer in het Belgische luchtruim. Bovendien beheert de Flight Ops het militaire luchtruim op (pre)tactisch niveau en de coördinatie met de civiele ATC. De *Flight Aeronautical Information Management* (Flight AIM) staat in voor de aanmaak en verdeling van militaire luchtvaartpublicaties en het beheer van militaire vliegplannen en NOTAM³'s, maar vervult ook bijkomende opdrachten, zoals het ontwikkelen van IFR⁴-procedures of de studie rond de mogelijke effecten van nieuwe windturbines op het militaire luchtverkeer. Ook in het domein van AIM werken militairen en burgers samen in dezelfde lokalen. Sommige diensten werken al volledig in synergie, voor andere volgt de integratie binnenkort.



© Laurent De Temmerman

Figuur 3: een ATCO aan het werk in de Ops room

Het tweede smaldeel is de ATC-school (ATC Sch). De ATC Sch werkt nu samen met de civiele luchtverkeersleidingsschool *Entry Point North Brussels* (EPNB), die in hetzelfde gebouw gevestigd is op de site van skeyes. Deze school is een door

³ *Notices to Airmen*

⁴ *Instrument Flying Rules*

et *European Union Aviation Safety Agency* (EASA) erkende opleidingsorganisatie (*Approved Training Organisation* of ATO) en biedt gecertificeerde opleidingen aan die toegang verlenen tot civiele ATC-dienstverleners. Dat maakt het beroep van militair luchtverkeersleider een stuk aantrekkelijker.

De ATC school verzorgt hoofdzakelijk de vorming en voortgezette vorming van militaire luchtverkeersleiders. Daarnaast staat ze in voor een uitgebreid pakket aan andere scholingsopdrachten, zoals de opleiding van operatoren van mobiele verkeerstorens of vluchtsimulators, *Forward Air Controllers* (FAC's) en dronepiloten.



© Kurt Vaes

Figuur 4: de torensimulator in de ATC school

Alle nieuwe militaire luchtverkeersleiders starten de ATC-basistraining bij EPNB. Daarna stromen de militaire aspirant luchtverkeersleiders door naar Toren en Nadering (*Tower and Approach*) of zonecontrole (*area control*). De vorming voor Toren en Nadering gaat door in de militaire ATC school, de vorming tot zoneverkeersleider (*area controller*) vindt plaats bij EPNB.

Mijlpaal civil student air traffic controller licence

Luchtverkeersleiders zorgen ervoor dat het luchtverkeer op een snelle, ordelijke en bovenal veilige manier verloopt. Deze dienstverlening vereist hooggekwalificeerd personeel en in het bijzonder luchtverkeersleiders wiens bekwaamheid wordt aangetoond door een vergunning.

EPNB biedt EU-gecertificeerde vormingen aan. Dankzij dergelijke vormingen kunnen militaire luchtverkeersleiders die voor hun vorming bij EPNB slagen na de bijkomende specifieke *training on the job* op termijn ook tewerkgesteld worden in civiele luchtverkeersleidingscentra.

Drie militaire kandidaat-luchtverkeersleiders zijn eind 2019 aan een theoretische basisvorming bij EPNB begonnen. In maart 2020 startten zij de opleiding tot naderingsverkeersleider. Deze opleiding gebeurt in grote mate op een simulator en vormt toekomstige luchtverkeersleiders die luchtverkeer van en naar vliegvelden begeleiden. De drie militaire kandidaten voltooiden de opleiding met succes in augustus. Een van hen ging nog een stap verder en behaalde begin 2021 als eerste kandidaat-militair luchtverkeersleider de civiele oefenvergunning⁵ van regionaal luchtverkeersleider (*Area Controller*). In juli 2022 beëindigden twaalf andere militaire kandidaat luchtverkeersleiders hun basisvorming bij EPNB.

De operationele winsten

Concreet werken de militaire en civiele luchtverkeersleiders sinds 2 december 2019 vanuit dezelfde operationele zaal. De colocatie brengt heel wat professioneel interessante aspecten met zich mee, zoals het constructief samenwerken tussen militaire en burgercollega's om het kleine, maar zeer drukke Belgische luchtruim op een efficiëntere, veiligere, ecologischere en dynamischere manier te gebruiken.

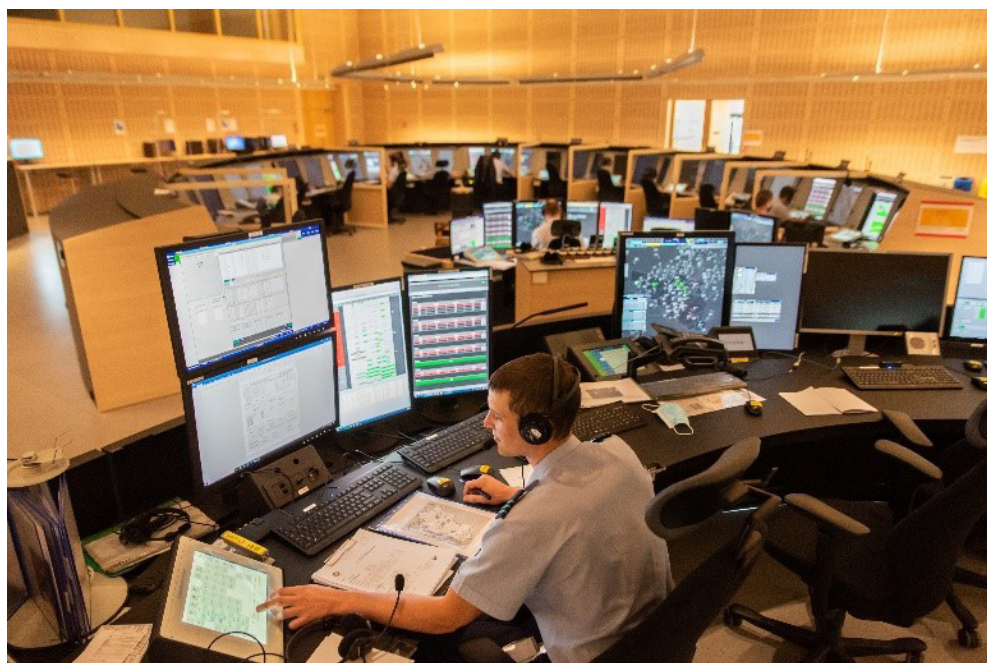
In juni 2020 werd een belangrijke stap gezet naar meer civiel-militaire samenwerking op het vlak van luchtverkeersleidingsdiensten door de ingebruikname van de nieuwe *supervisor suite*⁶. Het samenbrengen van de supervisors van skeyes en het ATCC is een

⁵ De oefenvergunning wordt een vergunning na een praktische stage en on-the-job-training

⁶ De *supervisor suite* is een 'eiland' in het midden van de operationele zaal waar de militaire en burgersupervisors samenzitten.

essentiële factor en een cruciale stap voor verdere samenwerking. De rechtstreekse interactie tussen de supervisors zorgt ervoor dat coördinatie en communicatie sneller en duidelijker verlopen, waardoor het luchtruim nog optimaler kan benut worden.

In het kader van het flexibele gebruik van het luchtruim in België is de Airspace Management Cell (AMC) sinds 21 september 2020 operationeel. Dit is een gezamenlijke civiel-militaire ‘luchtruimbeheerscel’ waarin permanent overleg gepleegd wordt. De civiel-militaire coördinatie zorgt ervoor dat de veiligheid en capaciteit van het luchtruim toenemen en dat de efficiëntie en flexibiliteit van de vluchtoperaties verbeteren. Defensie heeft het militaire luchtruim ter beschikking voor operaties en oefeningen, maar zodra de militaire missie of training beëindigd is, kan de burgerluchtvaart dit luchtruim na coördinatie gebruiken. Het principe ‘Flexible Use of Airspace’ is mogelijk op basis van afspraken tussen skeyes, MUAC en Defensie. Dit heeft een positief effect op de capaciteit en het efficiënter plannen van vliegroutes en levert zo een positieve bijdrage aan de milieu- en klimaatdoelstellingen.



© Laurent De Temmerman

Figuur 5: de *supervisor suite*

Besluit

De eerste stappen naar de integratie van skeyes en het ATCC zijn gezet. De eerste knelpunten zijn opgedoken en opgelost. De weg is nog lang, maar de wil tot slagen is aanwezig bij zowel de militairen als de burgers. De medewerkers van het ATCC zijn echte specialisten in hun domein en vormen een uitstekend team dat zeer professioneel te werk gaat en fier is op wat het doet. Er staan het ATCC echter nog heel wat uitdagingen te wachten, maar de grootste zal erin bestaan het personeelstekort weg te werken en vooral een voldoende grote instroom van luchtverkeersleiders (ATCO's) te verzekeren. Luchtverkeersleider is een knelpuntberoep, maar vooral in het domein van area control is de nood het hoogst.



© skeyes

Figuur 6: colocatie ATCC op site skeyes

Trefwoorden: ATCC, skeyes, samenwerking, luchtverkeersleiding