

## Het gedoemde werkpaard

Thijs Niemantsverdriet  
Freke Vuijst

Op 26 juli van dit jaar stortte in Afghanistan een burgerhelikopter neer. Bij het ongeluk kwamen twee Nederlandse militairen om. Ze waren de eerste slachtoffers van de missie in Afghanistan. Er blijven veel vragen over. Wie waren de andere inzittenden? Hoe bona fide was de exploitant van de helikopter? Wat ging er mis tijdens de vlucht? Reconstructie van een tragisch ongeval.

Het is woensdagochtend 26 juli als de Amerikaan Stuart Moulder op de heliport in Khost zijn gezin opwacht. Zijn vrouw Darlene (55) en dochters Bryn (21) en Caroline (17) komen hem opzoeken in Afghanistan, waar Stuart werkt voor Fluor, een Amerikaans ingenieurs- en constructiebedrijf. Fluor bouwt in opdracht van het Pentagon een militaire basis voor het Afghaanse leger en Moulder werkt er sinds november als bouwopzichter.

Stuart Moulder is trots op zijn werk en hij verheugt zich erop zijn gezin rond te leiden op de basis, die bijna af is. Zijn vrouw en dochters zullen één nacht in Khost blijven. Dan zal het voltallige gezin terugreizen naar Kaboel, waar de Moulders een paar dagen de stad zullen verkennen om vervolgens de rest van de vakantie in Istanboel door te brengen.

Het is elf uur. In de vallei die zich van de heliport op de Afghaanse basis in Khost naar Gardez in het noordwesten uitstrekt, hangt een lichte mist. Zal de piloot daar doorheen vliegen, vraagt Moulder zich af, of zal hij naar Kaboel terugkeren? Moulder denkt dat de mist geen belemmering zal zijn. Zo dicht lijkt het niet. Hij kan de contouren van de bergen zien.

Moulders vrouw en kinderen hebben er al een lange reis op zitten. Ze zijn van uit hun woonplaats Atlanta, via Amsterdam en Istanboel, naar Kaboel gevlogen. Daar zijn ze overgestapt op de helikopter van het particuliere bedrijf Tryco dat door Stuarts werkgever Fluor is ingehuurd. Hoewel Darlene tegen de reis met de helikopter opzag, is de vlucht van vijftig minuten te verkiezen boven een autorit van acht uur. Bovendien heeft Moulder zelf vaker gevlogen met de helikopter van Tryco. Hij weet uit ervaring dat de Russische bemanning geen risico's neemt en liever

rechtsomkeert maakt dan in slecht weer terecht komt. Gevaarlijk zal het niet worden, denkt hij.

Stuarts vrouw en dochters zullen nooit aankomen. De volgende ochtend treft een reddingsteam van Amerikaanse soldaten het wrak aan van de helikopter, vijftwintig kilometer ten noordoosten van Khost. Het toestel is neergestort en in brand gevlogen. Het heeft een zwarte krater geslagen in de berg en is op de bodem van een ravijn beland. Geen van de inzittenden heeft het ongeluk overleefd.

### **Contingentscommando**

Naast het gezin van Moulder bevonden zich aan boord van de helikopter ook twee soldaten: Bart van Boxtel en Jan van Twist. Ze waren de eerste Nederlandse militairen die in Afghanistan omkwamen. Van Boxtel (29, afkomstig uit het Limburgse Urmond) was sergeant bij de luchtmobiele brigade. Van Twist (47, Zwijndrecht) was luitenant-kolonel bij de luchtmacht. De twee militairen maakten deel uit van het centrale Nederlandse contingentscommando in Kaboel. Van Twist was daar juridisch adviseur. Ze reisden naar Khost om de beveiliging van het Provinciaal Reconstructie Team (PRT) te bestuderen, aldus het persbericht van Defensie. Wellicht konden ze iets leren voor de beveiliging van de Nederlandse basis in Uruzgan, die vijf dagen later operationeel zou worden.

De dood van de twee soldaten leidde in Nederland meteen tot vragen. Waarom zaten Van Twist en Van Boxtel in hemelsnaam in een civiele helikopter en niet in een militair toestel, wilde de Tweede Kamer weten. Het ministerie van Defensie gaf geen antwoord, maar stelde een commissie in onder leiding van oud-CDA-Kamerlid Hans Hillen. Deze commissie moet de oorzaak van het ongeval onderzoeken, alsmede ‘welke feiten en omstandigheden hebben geleid tot de aanwezigheid van twee Nederlandse militairen aan boord van de helikopter’.

Bij de bekendmaking van het ongeluk wees een Nederlandse woordvoerder op slechte weersomstandigheden als de mogelijke oorzaak van het ongeluk: door de zware regen en mist zou de helikopter tegen de berg zijn gevlogen. Over een eventueel technisch mankement aan het toestel werd niet gerept. Ook de mogelijkheid dat de helikopter was neergeschoten werd vrijwel onmiddellijk verworpen, hoewel er een e-mail opdook waarin ene Muhammad Hanif claimde dat taliban-strijders het toestel hadden neergehaald.

## **Twijfels**

Wat is er die ochtend in juli gebeurd? Een voorlichter van Defensie verwijst ons door naar commissievoorzitter Hans Hillen, die op zijn beurt zegt niet op de inhoud van zijn rapport vooruit te willen lopen. Vrij Nederland ging zelf op onderzoek uit. We stelden vast dat er aan de bedrijfsvoering van Tryco, de eigenaar en exploitant van de helikopter, een hoop niet deugt. Zo blijkt dat Amerikaanse militairen niet met de helikopters van Tryco vervoerd mochten worden. Er was op 26 juli noch een vliegplan, noch een passagierslijst. Diverse betrokkenen plaatsen vraagtekens bij de kundigheid van de piloten, die niet in het bezit waren van een internationaal vliegcertificaat. Ook blijkt dat de Nederlandse militairen niet onderweg waren naar het Amerikaanse PRT in Khost, zoals Defensie mededeelde, maar naar een in aanbouw zijnde Afghaanse basis, vijfenveertig kilometer verderop. Ze gingen daar kijken naar de verrichtingen van een particulier beveiligingsbedrijf, dat ze wellicht wilden inhuren voor de beveiliging van het Nederlandse kamp in Uruzgan.

De ernstigste twijfels betreffen Tryco's vliegtuigbrandstof. Naar nu blijkt, heeft een voormalige hoofdtechnicus het bedrijf vorig jaar juni voor de federale rechtbank in Virginia gesleept. Belangrijkste aanklacht: Tryco zou in Afghanistan brandstof gebruiken die niet voldeed aan de standaard van de contracten en die niet was gecontroleerd omdat Tryco niet over de benodigde testapparatuur beschikte.

## **Zakenman**

Aan Airport Road in Kaboel ligt de helihaven van Tryco International. Hier stijgt op 26 juli de helikopter op die later die dag in de bergen bij Khost zal verongelukken. Het Amerikaanse Tryco is de grootste leverancier van brandstof voor auto's en vliegtuigen in Afghanistan. Het is eigendom van Franz Zenz, een tot Amerikaan genaturaliseerde Oostenrijkse zakenman. Een nevenactiviteit van het bedrijf is de verhuur van vier transporthelikopters van Russische makelij van het type MI-8.

Tryco doet goede zaken met de helikopters. Vijf jaar na de Amerikaanse inval heeft Afghanistan nog steeds vrijwel geen wegen. Helikopters zijn niet alleen aanzienlijk sneller. Ze zijn, nu het gevaar van berrbommen is toegenomen, ook stukken veiliger. En iedereen – ngo's, bedrijven, ambassades – kan bij Tryco terecht. Grootste klant is de Amerikaanse overheid, die de helikopters van Tryco inhuurt voor de strijd tegen de opiumteelt. Tryco opereert als subcontractor van Lockheed Martin (in Nederland vooral bekend vanwege de Joint Strike Fighter), dat op zijn

beurt afspraken heeft met het Counter Narcoterrorism Technology Program Office van het Amerikaanse ministerie van Defensie.

Helaas voor Tryco komt er een kink in de kabel. Amerikaanse militairen mogen helemaal niet vliegen met de helikopters van het bedrijf. Burgervliegtuigen en -helikopters die Amerikaanse militairen vervoeren moeten namelijk in het bezit zijn van een certificaat van de Amerikaanse luchtvaartdienst (Federal Aviation Administration, FAA). En dat is niet het geval: de Afghaanse papieren van Tryco worden door de FAA niet erkend. Lockheed Martin doet een poging om opheffing van het vliegverbod te krijgen en stuurt een Amerikaanse expert naar Kaboel, die twee lovende rapporten over Tryco schrijft. Maar het mag niet baten. Regels zijn regels. Geen FAA-certificaat? Geen militairen aan boord.

Betekent het vliegverbod van het Pentagon dat de Tryco-helikopters niet veilig zijn? Niet per se. MI-8's vliegen in al hun civiele en militaire varianten in meer dan vijftig landen, waaronder diverse NAVO-leden. Sinds de jaren zestig zijn er meer dan twaalfduizend van geproduceerd. De MI-8 is een solide jongen: hij wordt vaak omschreven als 'werkpaard' of 'de tractor in de lucht.' Ook zijn civiele helikopters niet per definitie onveiliger dan militaire. Maar als de Nederlandse krijgsmacht zijn soldaten aan boord laat gaan van een niet-militair toestel, 'dan geef je de verantwoordelijkheid uit handen', zoals de vakbond van militairen, de AFMP, het na het ongeluk verwoordde.

Over de helikopters van Tryco bestaan twee openbare rapporten. Ze zijn opgesteld door Guy Cannady, de deskundige die werd ingehuurd door Lockheed Martin om ontheffing op het militaire vliegverbod te bewerkstelligen. De documenten, geschreven na twee bezoeken aan Tryco in Kaboel in 2005, zijn lovend. Cannady noemt het management, de operaties en het onderhoud van Tryco 'superb'. De piloten – Russen en Afghanen – zijn 'zeer ervaren veteranen met oorlogservaring'. De onderhoudsmonteurs zijn 'minstens zo deskundig'. 'Veiligheid,' jubelt Cannady, 'is een fundamenteel aspect in de bedrijfsvoering van Tryco.'

### **Een 'joke'**

We vonden Guy Cannady in Myrtle Beach, South Carolina, waar hij voor een bedrijfje werkt dat kleine vliegtuigen verhuurt. Hij bleek niet op de hoogte te zijn van de crash op 26 juli. Cannady wilde niets zeggen over zijn inspectie van Tryco. Uit andere bronnen vernamen we echter dat Cannady's expertise, die breed wordt uitgemeten in het rapport, behoorlijk

te wensen overlaat. Cannady is weliswaar piloot, maar hij weet niets van helikopters. Ook erkende hij dat de Afghaanse luchtvaartdienst, die de vergunningen aan piloten verstrekt, een 'joke' is. De piloten, zo vertelde hij, worden niet eens medisch gekeurd.

In zijn twee rapporten geeft Cannady hoog op van het patriottisme van Tryco en noemt hij eigenaar Franz Zenz 'een zakenman met buitengewone capaciteiten voor wie kwaliteit en veiligheid de allerhoogste prioriteit hebben'. Hoe Cannady dit weet is een raadsel. In zijn rapport beweert hij 'gedetailleerde discussies' gevoerd te hebben met de eigenaar van Tryco. Maar die verklaart tegenover Vrij Nederland nog nooit van Cannady gehoord te hebben.

Er is met Tryco nog iets anders aan de hand. Russell Doyen werkte van augustus 2002 tot februari 2004 als hoofdtechnicus van Tryco in Kaboel. Bij een federale rechtbank in de staat Virginia ligt een klacht van hem tegen Tryco en eigenaar Franz Zenz. Het is een explosief document. Volgens Doyen leverde Tryco ondeugdelijke diesel aan de NAVO, het Amerikaanse leger en het ministerie van Buitenlandse Zaken. De brandstof was vervuild met water en andere stoffen. Ook lengde Tryco volgens Doyen de diesel aan met kerosine, wat het brandgevaar verhoogde. Verder was de luchtvaartbrandstof van Tryco 'niet volgens de standaard' van het contract. Tryco behoorde alle brandstof zelf te testen, maar beschikte niet over de benodigde apparatuur. Doyen had Zenz naar eigen zeggen geconfronteerd met de vraag: 'Belazer je het leger en de andere klanten?' en was prompt ontslagen. Het openbaar ministerie onderzocht de klacht van de klokkenluider en concludeerde dat er niet voldoende bewijs was om Tryco en Zenz te vervolgen. Maar het is ook niet zo dat de klacht niet-ontvankelijk is verklaard. Doyens document ligt nog altijd bij de rechtbank in Virginia.

### **Vlotte babbelaar**

Wie is de 'patriot' Franz Zenz? De Oostenrijkse Amerikaan is een bekende figuur in Kaboel en omstreken. Een kennis kenschetst hem als een 'crazy guy': een gezette man van begin zestig, een vlotte babbelaar die rondloopt met een gouden Dior-bril en zich van vier verschillende mobieltjes tegelijk bedient. Desondanks is Zenz moeilijk te bereiken voor de verslaggever. Wanneer hij eindelijk opneemt, wenst hij geen uitspraken te doen over de helikoptercrash. 'Het enige wat ik kwijt wil,' zegt hij, 'is dat we tot deze zomer nooit één ongeval hebben gehad. We runnen hier een superstrakke business.' Voor Zenz lijkt de helikopterhuur van Tryco niet meer dan

een bijzaak. Op het moment van het ongeval was hij niet in Afghanistan, vertelt hij. Hij zat in het oerwoud van Cambodja, 'voor zaken'.

In de afgelopen vijftien jaar heeft Zenz' bedrijf minstens drie verschillende gedaantes gehad. In maart 1991, vlak na de eerste Golfoorlog, duikt Tryco voor het eerst op in het Midden-Oosten, als exporteur van aspirine en penicilline naar Koeweit. Aan het einde van de jaren negentig komt de Oostenrijkse Amerikaan tevoorschijn in een nieuwe gedaante: hij verkoopt telecommunicatieapparatuur, onder meer aan de Amerikaanse overheid. Daarna is Zenz naar eigen zeggen actief in Saoedi-Arabië. In 2002 neemt hij zijn derde gedaante aan: die van brandstofmagnaat in Afghanistan. Tryco opent een 'tank farm' naast het vliegveld van Kaboel, waar uit Pakistan geïmporteerde benzine en diesel gefilterd en verkocht wordt. Binnen korte tijd vliegt en rijdt heel Afghanistan op het spul van Tryco: naar eigen zeggen heeft het bedrijf op dit moment negentig procent van de Afghaanse brandstofmarkt in handen. Onder Zenz' klanten zijn de Verenigde Naties, het Amerikaanse leger, de NAVO en ngo's. Het gaat Zenz dermate voor de wind dat hij in oktober 2005 vijftig miljoen dollar wil investeren in Afghanistans eerste olieraffinaderij te Heyraton, vlak bij de grens met Oezbekistan.

Zenz ziet zich als een onverschrokken pionier en beschouwt zijn zaken in Afghanistan als een spannende bezigheid. Voor zichzelf doet Zenz het allemaal niet, zegt hij. Nee, hij is hier om het Afghaanse volk te verheffen uit armoede en afhankelijkheid. De publicaties van Tryco staan bol van de filantropie: niet alleen wil het bedrijf de Afghanen 'minder afhankelijk maken van het buitenland', ook scheidt het een 'aanzienlijke toename van de werkgelegenheid.' En daar houdt Zenz' passie voor de Afghaanse zaak niet op. 'Over vijf jaar,' verklaart hij plechtig, 'is Tryco van plan om zijn onderneming in Afghanistan naar de beurs te brengen. Op die manier kunnen zoveel mogelijk Afghanen delen in onze successen.'

In werkelijkheid lijkt het Zenz voornamelijk te doen om de harde dollars die te verdienen zijn in een risicovol land als Afghanistan. 'Bij Franz is niets gratis,' zegt Uli Gack, een Duitse journalist die twee jaar geleden een televisie-item maakte over de ondernemer. 'Toen ik met hem optrok, zei hij tegen mij: "Ik ben geen Robin Hood!"' Bij wie hij die harde dollars verdient, dat maakt hem allemaal niet uit. 'Nicht viel fragen, nur machen,' zo omschrijft hij zijn zakenadagium in het tv-item van Gack. Zenz lijkt nog het meest op een personage uit een roman van John le Carré of Graham Greene: een archetypische 'derde man' die zich in een oorlogsgebied

soepeltjes tussen alle fronten beweegt. Maar is hij ook een dermate grote oorlogsprofiteur dat hij vóór 2001 handel dreef met het fundamentalistische taliban-regime? Uiteraard treedt hij daar niet over in detail, maar de tekenen wijzen sterk in die richting. Recente rapporten van Tryco benadrukken dat Zenz al geruime tijd in Afghanistan vertoeft en goed geworteld is in het land. Zo beschikt hij over ‘contacten die meer dan een decennium teruggaan’. Ook zou hij eind jaren negentig samen met de taliban een nieuwe nationale telecomfirma hebben opgezet. En, zo meldt Zenz trots: ‘Hoewel onze olie vanuit Pakistan per tankwagen wordt aangevoerd over bergwegen die in handen zijn van taliban-strijders, heeft Tryco in de afgelopen drie jaar slechts twee trucks verloren. Ter vergelijking: andere organisaties zijn naar verluidt alleen al in 2005 meer dan honderd auto’s kwijtgeraakt.’

### **Beveiligingsfirma**

Terug naar 26 juli, de heliport van de Afghaanse legerbasis bij Khost. Het is twaalf uur ’s middags. De Amerikaan Stuart Moulder heeft nog altijd geen bericht over het lot van zijn vrouw en dochters.

Wie zich ondertussen ook ernstige zorgen begint te maken, is Rowan Pridgeon. Hij staat al de hele ochtend samen met Stuart Moulder te wachten. Pridgeon, een Zuid-Afrikaan, is in dienst van de Britse beveiligingsfirma SSSI. Zijn baas Lourens Du Plessis, die door iedereen Doepie wordt genoemd, zit in de helikopter. Als projectmanager van SSSI is Du Plessis verantwoordelijk voor de beveiliging van de mensen die de Afghaanse basis bouwen. Ook aan boord is George van Schalkwyk, hoofd van SSSI in Afghanistan, en net als Doepie een Zuid-Afrikaan.

Ongerust over zijn bazen, belt Pridgeon met zijn SSSI-collega Bevan Campbell in Kaboel. Die heeft ’s ochtends ontbeten met Du Plessis en Van Schalkwyk in Kaboel voordat ze om half elf in de helikopter stapten. Ook Campbell is bezorgd. De helikopter met hun meerderen is laat, veel te laat. Misschien is het toestel vanwege het slechte weer uitgeweken naar de basis in Gardez, ongeveer halverwege de vlucht? Maar een telefoontje naar een SSSI-medewerker in Gardez bevestigt dat de Tryco-helikopter daar niet is geland. Nu rijdt Campbell in vliegende vaart naar het kantoor van Tryco in Kaboel. Daar neemt het personeel op zijn verzoek contact op met de Amerikaanse Doris Langer, de manager van Tryco. Ze zit op dat moment in Pakistan. ‘Ik vertelde haar dat de helikopter niet in Khost was aangekomen en als vermist moest worden beschouwd,’ zegt Campbell. ‘Ook vroeg ik haar of ze een passagierslijst had. Ze zei dat er alleen een

lijst was aan boord van het vermiste toestel.’ Dat is tegen de regels, want er moet altijd een lijst worden achtergelaten op kantoor. Ook weet Langer niet hoeveel mensen er aan boord zijn.

Op de heliport in Khost komt om half drie ’s middags plots een helikopter van Tryco aanvliegen. Het is niet de vermiste MI-8, maar een tweede heli die door Tryco op pad is gestuurd om rond te kijken in de bergen. Het voertuig keert onverrichter zake terug naar Kaboel. Even later vertrekt een Amerikaanse legerhelikopter voor een ‘search and rescue’-missie. In de bergen, zo’n vijftig kilometer ten noordoosten van Khost, spotten de Amerikanen vanuit de lucht het wrak van een neergestorte helikopter. Maar ze landen niet. ‘Dat was niet verstandig geweest,’ zegt Pridgeon. ‘Het werd al donker. Bovendien staat dat gebied bekend als hoogst onveilig, en ze hadden geen troepen op de grond om de plaats te beveiligen.’

De Amerikanen keren terug naar de basis en melden het slechte nieuws. Vanaf de basis trekt een team van soldaten, geleid door een Afghaanse gids, te voet de bergen in. De volgende ochtend bereiken ze het wrak. Ze zijn niet de eersten. Een Afghaanse grenspatrouille heeft de helikopter al gevonden en houdt wacht op de plaats van de crash.

### **Rijzende ster**

Het ongeluk met de helikopter, vertelt Rowan Pridgeon vanuit Zuid-Afrika, heeft hem behoorlijk aangepakt. In één klap is hij twee collega’s kwijtgeraakt met wie hij goed kon opschieten. ‘Ik ben nog enige tijd in Khost gebleven als vervanger van Du Plessis,’ vertelt hij, ‘maar uiteindelijk ben ik naar huis gegaan. Het was moeilijk om mijn collega’s vaarwel te zeggen, maar het ongeluk drukte te zwaar op me.’ Pridgeons hoogste baas in Afghanistan, George van Schalkwyk, was een geliefd man. Vrienden en bekenden omschrijven hem als ‘charismatisch’ en ‘in alle opzichten een geweldige gozer’. De chef-Afghanistan, een rijzende ster binnen SSSI, was eind dertig, lang van postuur en knap. Hij had zijn dienstplicht in het Zuid-Afrikaanse leger vervuld als officier bij de

artillerie. Daarna ging hij bij SSSI werken, dat hem naar Afghanistan zond. Van Schalkwyk nam de klus graag aan: het bedrijf betaalde hem achttienduizend dollar per maand.

In Kaboel leefde Van Schalkwyk volgens het adagium ‘work hard, party hard’. Hij organiseerde de befaamde ‘donderdagavondfeesten’ in het Green Guest House, het gastenverblijf van SSSI. Daar kwam de expat-scene van



Kaboel samen om na een lange, afmattende Afghaanse werkdag stoom af te blazen onder het genot van een flinke slok bier. Iedereen kwam: privé-soldaten, werknemers van ngo's en de Verenigde Naties – alleen de militairen van de ISAF-vredesmacht lieten het afweten, omdat ze geen alcohol mochten drinken uit respect voor de moslimbevolking. 'George was de grote man achter deze feesten,' zegt zijn collega Bevan Campbell. 'Iedereen kende hem.' Die bijeenkomsten zijn nu verleden tijd, voegt hij er met spijt in zijn stem aan toe. Niet alleen omdat de grote animator dood is, maar ook omdat het gastenverblijf inmiddels door SSSI is overgedaan aan de aanpalende Nederlandse ambassade.

Ook 'Doepie' Du Plessis (50) kon op de donderdagavondfeesten stevig tekeergaan. Net als Van Schalkwyk zat hij vóór zijn carrière bij SSSI in de Zuid-Afrikaanse krijgsmacht. Daar was hij een zware jongen. Een 'memorial site' op internet, gemaakt door voormalige strijdmakkers, toont een fotocollage van Du Plessis. 'Our great friend Doep' blijkt een besnorde, vlezige Afrikaner, wiens gelaat een voorliefde voor bier en barbecues verraaft. In Zuid-Afrika diende Doepie een geheimzinnig en berucht legeronderdeel: het 32ste bataljon. Dit eliteregiment werd halverwege de jaren zeventig opgericht door het apartheidsbewind en gestationeerd in Namibië, vlak bij de grens met Angola. Daar vocht het tegen de Angolese regeringstroepen. Dat gebeurde op weinig zachtzinnige wijze: de Portugese bijnaam van het 32ste luidde 'Os Terriveis', de verschrikkelijken. Het 32ste bataljon kende een ongebruikelijke samenstelling: de soldaten waren zwarte Angolezen, de officieren blanke Zuid-Afrikanen. Doepie, die opklom tot de rang van majoor, gold onder zijn medemilitairen als een legende. 'Hij was een onverschrokken soldaat en zeer geliefd,' vertelt zijn oud-compagniegenoot Lourens van Niekerk vanuit Zuid-Afrika. In 1979 was Doepie in Angola ook al eens betrokken bij een helikoptercrash. Toen overleefde hij het ongeluk.

In het Zuid-Afrika van na de apartheid was er geen plek meer voor 'Os Terriveis'. In 1993 werd het bataljon ontbonden. Doepie vond emplooi bij een internationaal beveiligingsbedrijf, net als honderden andere blanke oud-militairen. Hij ging voor SSSI als beveiligiger naar Afghanistan. 'Hij was niet bepaald te spreken over het werk,' zegt zijn vriend Lourens van Niekerk. 'Maar hij moest geld verdienen voor zijn gezin. En als blanke oud-soldaat kom je in Zuid-Afrika nergens meer aan de bak.'

### **Oud-officieren**

Niet iedereen in Kaboel is bekend met de naam SSSI. Toch is de Britse

firma een van de grootste ‘private military companies’ (pmc’s) in Afghanistan. SSSI werd in 1998 in Londen opgericht door drie Britse en twee Amerikaanse oud-officieren en in 2004 overgenomen door een Amerikaanse bedrijf. Het bedrijf richt zich al in een vroeg stadium op Afghanistan. Een verstandige keuze. In Irak is steeds minder werk voor pmc’s nu grote bedrijven zich beginnen terug te trekken – Afghanistan daarentegen is een groeimarkt. In het land bedient SSSI een breed scala aan cliënten. Grote internationale bedrijven als het Amerikaanse Fluor, dat de Tryco-helikopter op 26 juli had gehuurd, maar ook ngo’s, de Verenigde Naties en de Afghanistan National Bank (onder bestuur van ING) behoren tot de klanten van de Britse firma. Daarnaast beveiligt SSSI de Amerikaanse en Canadese ambassades in Kaboel.

Op de website van het bedrijf staat ook het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken genoemd als cliënt. Een woordvoerder van SSSI in Londen bevestigt dat het bedrijf een contract heeft met het ministerie, maar wil verder geen inhoudelijke mededelingen doen. Buitenlandse Zaken ontkent aanvankelijk stellig dat er een contract bestaat met SSSI. Er waren wel gesprekken, aldus een zegsman, maar tot afspraken is het nooit gekomen. Na geïnformeerd te hebben in Kaboel, meldt het ministerie dat het tóch zaken doet met het beveiligingsbedrijf: SSSI neemt ‘een deel van de beveiliging’ van de Nederlandse ambassade in Kaboel voor zijn rekening. Waarom men dit niet wist in Den Haag, is onduidelijk. Bij werknemers van SSSI in Afghanistan was het contract met de Nederlanders gewoon bekend. Sterker nog, zo vertellen ze ons, er zat een tweede contract in de pijpleiding: voor de Nederlandse basis in Uruzgan. Dát was het doel van de reis van Jan van Twist en Bart van Boxtel. ‘De twee Nederlandse militairen,’ zegt Rowan Pridgeon, ‘kwamen kijken of SSSI in Uruzgan hetzelfde beveiligingswerk kon gaan doen als op de Afghaanse basis in Khost.’

De basis in Khost werd gebouwd door Fluor, een Amerikaanse bouwbedrijf dat internationaal opereert. Op de lijst van Amerikaanse bedrijven met contracten in Irak en Afghanistan staat Fluor op de vierde plek, na KBR (Halliburton), Bechtel en Parsons. Stuart Moulder is trots op het werk dat hij voor Fluor deed. ‘Het was het enige project in Afghanistan dat op tijd is opgeleverd,’ zegt hij. ‘Toen ik in Khost kwam had het project vertraging opgelopen. Maar wij brachten het weer op schema. We hebben ongelooflijk goed werk verricht.’

### **De achtste inzittende**

Op de heliport in Khost stond die ochtend niemand te wachten op Ihsan Özer. Lang was zijn naam zelfs niet bekend. De Turkse ingenieur stapte in Kaboel op het laatste moment in de gedoemde helikopter van Tryco. Hij is, naast het gezin van Stuart Moulder, de Nederlandse militairen en de Zuid-Afrikaanse beveiligers, de achtste inzittende die omkwam. Özer, een deskundige op het gebied van waterputten, was een ‘sub-sub-contractor’ van Fluor. Veel van het eigenlijke werk van de bouw van de legerbasis werd uitgevoerd door het Turkse bouwbedrijf Yuksel, dat een contract had met Fluor. Yuksel had op de basis zo’n grote aanwezigheid (achthonderd man), dat het zelfs beschikte over een eigen kliniekje, bemand door medisch personeel uit Kazachstan. Op zijn beurt huurde Yuksel weer andere firma’s in, zoals het bedrijfje van Ihsan Özer.

De ingenieur nam een Afghaanse assistent mee, de negende inzittende. Zijn naam is niet bekend. Ook heeft Vrij Nederland de familie van Özer niet kunnen lokaliseren. Hij blijft dus ‘de onbekende Turk’, zij het dat hij nu een naam heeft.

### **De bemanningsleden**

En dan had de MI-8 nog drie bemanningsleden. Wie waren ze? Volgens alle betrokkenen waren de piloten Afghanen. En dat is vreemd, want volgens Tryco zelf werden de helikopters doorgaans bestuurd door een Russische crew. Dat was ook de ervaring van Stuart Moulder: telkens als hij met Tryco vloog, trof hij dezelfde Russische piloten aan. De drie waren volgens hem ervaren en voorzichtig. Nooit vlogen ze in slecht weer, altijd keerden ze terug naar Kaboel als er donderwolken opdoemden. ‘Soms was dat wel balen,’ vertelt Moulder, ‘dan was je al vijftwintig minuten onderweg en dan moesten we terug naar Kaboel.’ Rowan Pridgeon van SSSI is minder te spreken over de stuurmanskunsten van de Tryco-vliegeniers: ‘Ik had absoluut geen vertrouwen in Tryco. Ik ging nog liever acht uur lang in de auto naar Kaboel. Eén keer heb ik aan boord gezeten van zo’n helikopter. De piloten stegen op als cowboys, alsof ze nog altijd in een oorlogssituatie zaten. We bleven de hele tocht tussen de bergkammen vliegen, in plaats van erboven. De veiligheidsmaatregelen aan boord vond ik ook maar zo zo. Vóór het vertrek in Kaboel zaten de piloten gewoon te roken in het toestel, in de buurt van de brandstoftank. Ook hoorde ik dat ze telkens een andere vliegroute kozen naar Khost. Ik heb het management van Fluor daar diverse keren op geattendeerd.’

De kundigheid van de piloten is van extra belang gezien de weersomstandigheden op 26 juli. Volgens het Nederlandse ministerie van Defensie stortte het toestel neer ‘onder slechte weersomstandigheden in bergachtig gebied. Er wordt in rapporten gesproken van zware regenval en mist.’

De ‘rapporten’ waarop Defensie doelt zijn zonder twijfel afkomstig van het Amerikaanse reddingsteam dat het wrak vond. Een persbericht van het Amerikaanse leger rept inderdaad over ‘extreme weersomstandigheden’ die een landing bij het wrak beletten. Maar toen de helikopter het wrak vond, was het al bijna donker. De Tryco-helikopter was ’s ochtends neergestort.

Stuart Moulder gelooft niet dat slecht weer de oorzaak van het ongeluk was. Ja, zegt hij, er hing mist in de vallei waar hij stond. Maar uiteindelijk bleek de helikopter door een andere vallei te zijn gevlogen. ‘Onverwacht slecht weer in de andere vallei was onmogelijk,’ zegt hij. ‘Het weer in Khost kende ik op mijn duimpje. Ik heb zó vaak een plotselinge onweersbui met zware regen zien losbarsten. Ook als dat op afstand was, in een andere vallei, zag je vanaf de basis de staart van het slechte weer. Die dag was de lucht helder, behalve dan die plaatselijke lichte mist.’ Rowan Pridgeon, die ook vanaf ’s ochtends op de heliport stond, beaamt Moulders verhaal: ‘Het was een vreselijke hete dag. Ik herinner me dat we stonden te zweten in de hitte terwijl we op helikopter aan het wachten waren.’

Tenzij er ooggetuigen zijn die in de vallei zelf ter plekke waren, lijkt het onmogelijk om vast te stellen of er inderdaad van slecht weer sprake was. En als het weer niet de oorzaak was, wat dan wel? Gedroegen de Afghaanse piloten zich als ‘cowboys’? Was een van de piloten niet een Tryco-werknemer, maar een hoge Afghaanse militair die op het laatste moment het stuur nam, zoals een hardnekkig gerucht beweert? Of was het de brandstof, die volgens klokkenluider Russell Doyen niet deugde?

### **Vreselijke dag**

Vijf maanden later woont Stuart Moulder alleen met drie katten in het grote huis in Atlanta dat hij deelde met Darlene, Bryn en Caroline. Sinds kort is hij met onbetaald verlof van zijn baan bij Fluor. Gelukkig kan hij een vriend helpen met de renovatie van een oud pand. Zo probeert hij om niet aan die vreselijke dag in Khost terug te denken. Wat er zich later op woensdagmiddag 26 juli heeft afgespeeld, weet hij niet meer. ‘Ze vertelden me dat een helikopter van het Amerikaanse leger het wrak van de Tryco-

helikopter vanuit de lucht had gezien. Toen ben ik ingestort en hebben de jongens van SSSI me naar het kliniekje gebracht van Yuksel, de Turkse subcontractor van Fluor. Daar heeft een Kazachstaanse arts me een spuitje gegeven.’

De volgende ochtend vloog Moulder terug naar Atlanta. Drie weken later kwamen de lijkkisten met zijn vrouw en dochters aan. Het Rampen Identificatie Team dat de Nederlandse regering naar Kaboel had gestuurd, had de drie vrouwen geïdentificeerd op basis van gebitskenmerken.

Moulder is een gebroken man. Haperend, met heel veel pauzes, vertelt hij over de telefoon iets over zichzelf. Eigenlijk wil hij het liefst slapen, om niet te hoeven denken, om de pijn van het verlies niet te voelen. ‘Ik denk niet dat iemand zich kan voorstellen wat het is om alles in één klap te verliezen,’ zegt hij na een lange pauze. Verontschuldigend: ‘Ik ben vaak heel erg emotioneel.’

Moulders gedachten gaan voortdurend terug naar die fatale julidag. Waarom is de helikopter in hemelsnaam neergestort? Na vijf maanden heeft Moulder nog altijd geen antwoord op zijn vragen. Niemand heeft hem ooit gebeld, behalve een Nederlandse admiraal van de ambassade in Washington en een kolonel uit Den Haag, die bevriend was met de verongelukte luitenant-kolonel Van Twist. Moulder had de Nederlanders hetzelfde verteld als wat hij nu aan Vrij Nederland vertelde. Antwoorden had hij nooit gekregen.

Moulder kan er moeilijk mee leven dat hij nog steeds niets weet over de oorzaak van het ongeluk, zegt hij. Is er sprake van ‘een cover-up’? ‘Iemand zou ter plekke bij Tryco onderzoek moeten doen,’ zegt hij. Zijn advocaten hebben bedongen dat Tryco al het bewijsmateriaal zal bewaren. Maar of het bedrijf daar naar zal luisteren? ‘Het is Afghanistan, hè,’ zegt Moulder gelaten.

## **Onderzoek**

Behalve het Nederlandse ministerie van Defensie doet op dit moment niemand onderzoek naar het ongeval op 26 juli. De Amerikaanse luchtvaartdienst heeft geen controle over Afghanistan, de Afghaanse overheid zelf is niet in staat tot een onderzoek, en het Amerikaanse leger had geen manschappen aan boord. ISAF in Kaboel verwijst door naar het Nederlandse onderzoek. Een civiele helikopter die neerstort in een land dat in een oorlogssituatie verkeert, valt door alle mazen van het net.

Dat is niet verwonderlijk. In feite gaf Defensie op de ochtend van 26 juli ‘de verantwoordelijkheid uit handen’ aan een bedrijf dat alle vliegregels aan zijn laars lapte. Stuart Moulder somt nog eens op wat hij weet: ‘Er was geen passagierslijst, geen vliegroute, geen manier om met de piloten te communiceren. Dat op zich is al nalatigheid.’

Moulders familie en de Nederlandse militairen vlogen met een toestel dat een verleden had in de controversiële oorlog tegen de opiumteelt, dat bemand werd door piloten die zich soms als ‘cowboys’ gedroegen, die geen medische keuring hadden en wellicht zelfs geen werknemers van Tryco waren. De exploitant van de helikopter blijkt een verleden te hebben van dubieuze praktijken en levering van brandstof die beneden de maat is. Met andere woorden: Jan van Twist en Bart van Boxtel stapten aan boord van een besmette helikopter.

Het is jammer dat Defensie geen uitleg wil geven over het reisdoel van de twee militairen op 26 juli. Want nu blijven er vragen. Bijvoorbeeld: zat de jurist Van Twist aan boord van de helikopter omdat er onderhandeld zou gaan worden met de private military company SSSI? De weduwe van Van Twist geeft te kennen geen behoefte te hebben aan contact met de media. De vriendin van Bart van Boxtel, die zelf militair is, antwoordt hetzelfde. Diens ouders willen eerst het rapport van Defensie afwachten. Tot die tijd, zegt ACOM, de vakbond voor militairen, zullen de families geen juridische stappen nemen.

Andere nabestaanden doen dat wel. Charmaine Du Plessis, de weduwe van Doepie, en de vriendin van George van Schalkwyk hebben een advocaat in de arm genomen. Charmaine heeft als alleenstaande moeder van twee kinderen hard geld nodig en wil bovendien het naadje van de kous weten. In opdracht van de twee weduwes heeft Patricia Barlow, een advocate in San Francisco die is gespecialiseerd in helikopterongelukken, onlangs de eerste stappen gezet voor een formele aanklacht tegen Franz Zenz, Tryco en Fluor. Misschien dat een rechtszaak meer helderheid verschaft over de gebeurtenissen op 26 juli?

Aan het slot van een lang en emotioneel telefoongesprek, geeft Stuart Moulder antwoord op de vraag die de verslaggever niet heeft gesteld, maar die onuitgesproken boven het gesprek hangt. De vraag hoe hij risico heeft kunnen nemen om zijn gezin naar Afghanistan te laten komen.

‘De vlucht met de helikopter,’ zegt hij en haalt diep adem, ‘daarvan heb ik nooit gedacht dat-ie gevaarlijk zou kunnen zijn.’

En dan valt er een lange stilte.