SAR boven de Noordzee

SAR boven de Noordzee

De Search & Rescue missies boven het aan Nederland grenzend deel van de Noordzee werden traditioneel door de Lynx helikopters van de Koninklijke Marine uitgevoerd. In 1998 crashte een KLM Sikorsky S-76 met booreilandpersoneel in de Noordzee, met man en macht moest worden uitgerukt. Het spookbeeld doemde, wat als een dagelijkse S-61N vlucht met 19 passagiers in zee zou komen ?

Bristow Helicopters, nieuw op het toneel

Vanaf die dag zou het anders worden met een goede opzet, en een helikopter die in één keer 21 mensen uit zee kon tillen. De Engelse firma Bristow Helicopters werd benaderd die veel ervaring heeft met shuttle vluchten en tevens SAR capaciteit kan leveren. Vandaag de dag vliegt Bristow booreilandpersoneel vanaf Aberdeen, Norwich en Den Helder en participeert ook in de SAR coverage van de zuidelijke Noordzee met een grote Super Puma, permanent gestationeerd op Den Helder Airport met de toepasselijke registratie; G-JSAR

Lynx helikopter al jaren een bekende verschijning

De Lynx helikopters van de Koninklijke Marine hebben vele reddingsacties op hun naam staan. Eén SAR-bemanning kan 24-7 overdag binnen 20 minuten, in de avonduren binnen 45 minuten en 's nachts binnen 1 uur in actie komen. Een SAR-team bestaat uit 5 man (2 piloten meegerekend), achterin zit normaliter een winchman of hoistoperator (bedient de takel) een heliredder en een dokter. In de Lynx kunnen maximaal drie extra personen worden meegenomen. Verzoeken om assistentie worden via de kustwacht gedaan, zij kunnen de positie doorgeven en kijken wie alert staan, Marine of Bristow. Beide SAR-operators hebben goed overleg met elkaar en vullen elkaar aan als bijvoorbeeld een heli ‘unservicable’ staat. Bristow heeft niet zoals de Marine meerdere, maar wel een grotere helikopter.

Redden op zee is doordenken

Er wordt veel gevraagd van het vermogen van bemanningen om goed en snel te kunnen beslissen. Het vraagt inzicht, communicatieve vermogens, vooral blind vertrouwen in jezelf èn in je collega’s. Je weet wat je doet en vaak heb je moed nodig omdat omstandigheden soms verre van ideaal zijn. Eenmaal in actie wordt het een spel van mogelijkheden. Alle manieren worden gebruikt om te zoeken, via de radio, via visueel contact, via zoeklichten en warmtebeeldcamera (FLIR) in het donker. Als piloot gebruik je je intuïtieve vermogen over waar je slachtoffers zich zouden kunnen bevinden rekening houdend met alle factoren. Heb je contact, dan moet je beoordelen wat mogelijk is. Gaat het om een schip dan wordt meestal eerst een heliredder gehoist en vervolgens de dokter en zijn koffer. Soms moet besloten worden of een slachtoffer op het schip of in de heli gestabiliseerd moet worden.

Het kan flink beuken op een schip en als er masten in de weg zitten en er niet loodrecht gehoist kan worden wordt een zandzak gedropt met een kabel er aan. Vanaf het schip kan dan deze kabel gemanipuleerd worden en kan iemand onder een hoek naar boven of beneden, dit heet de 'HI-line' methode (Heaving In). Afhankelijk van de conditie van de slachtoffers volgen dan verdere beslissingen. Is er onmiddellijk verregaande medische hulp nodig dan vertrekt de heli direct naar een ziekenhuis, bijvoorbeeld een voorkeursziekenhuis zoals brandwondencentrum. Geredde mensen kunnen eventueel op een booreiland worden afgezet waarde heli tevens kan bijtanken en nieuwe slachtoffers kan halen. In actie komen is een indrukwekkende gebeurtenis. Alle reddingsacties worden later doorgenomen als debriefing en soms om een goed verwerkingsproces te krijgen.

Op bezoek bij Bristow

Bristow SAR dienst is door de samenwerkende oliemaatschappijen (NOGEPA) geïnitieerd en sinds 2003 uitgerust met de prachtige Super Puma. De offshore vliegt met veel volle shuttle diensten op Den Helder vooral tussen 07.00-09.00u en 17.00u-19.00u. Een veilig safety programma is een must. Iedereen in de offshore krijgt een cursus hoe te handelen bij een crash in zee. Men draagt verplichte Nutex thermokleding met loosing layer system welke korte tijd thermische bescherming in koude zee geeft, zwemvesten met een klein reddingsbootje en een noodbaken. De richtlijn is er dat er niet langer dan twee uur op zee gedreven mag worden. Een regelmatige training met dummy's is de vereiste dat 21 man binnen een half uur in de helikopter worden gehesen, en in totaal binnen twee uur na de call naar safetyspots (bijv. booreiland) moeten zijn gebracht. Dat komt neer op 20 seconden vanaf zee in de heli die dan op 40 voet hangt. Om hieraan te voldoen is er een 15 minuten alert status binnen welke tijd de Super Puma airborne kan zijn vanaf Den Helder Airport. Dit geldt voor overdag 07:30-21:00u want in de nacht (21:00u-07:30u) geldt een uur reactietijd Hoewel de kustwacht assistentie kan vragen aan zowel Marine of Bristow zal in geval van grote calamiteit de G-JSAR zeker betrokken worden. In 2005 waren er totaal 55 call outs voor deze helikopter.

De Super Puma

Deze helikopter heeft vele mogelijkheden. Het tweemotorige toestel is ruim van binnen. Losse zaken zoals de 'first response' rugzak met medische hulpmiddelen liggen in een kast achter in de cabine. In de heli kunnen infusen worden aangelegd, er is een defibrillator en een pro-paq voor bloeddruk, zuurstofsaturatie en hartritme. Tevens kan er gereanimeerd en beademd worden.

Het verschil tussen een HEMS-heli en een SAR-heli is dat eerstgenoemde een traumateam naar een ongeval toe brengt en een SAR heli een patiënt naar een traumateam. Heliredders hebben een Advanced Trauma Life Support cursus (ATLS) welke de gangbare norm is.
(in Nederland overigens strenger dan in omringende landen) De kist heeft veel extra snufjes en de modernste avionics zoals een 'glass cockpit' met veel digitale schermen, een Flight Management System met GPS en INS systeem en een uitermate geavanceerde 4-assige autopilot. Als iemand de drenkeling ziet en roept

now,now,now dan kan met 1 knop de fix trans down worden ingezet waarbij de heli een circuitje vliegt op de autopilot. Alle vier de bemanningsleden hebben dan gelegenheid de sitiatie te bekijken. Hoveren kan op elke hoogte die je wilt maar gaat meestal op 40 voet. De Super Puma is de enige SAR kist in Nederland met een zowel mechanische èn elektrische hoist, er kunnen twee man tegelijk per hoist met een gewichtslimiet van 275 kg. De heli heeft een 360 graden FLIR, is uitgerust met night vision goggles en twee videocamera´s, één op de Flir, en één die langs de winchkabel opneemt, voor o.a. debriefing. Het zoeklicht is enorm sterk en wordt 'night sun' genoemd. Je moet uitkijken dat je hiermee niet te dicht de slachtoffers nadert om brandwonden te voorkomen. Via de luidspreker wordt er gepraat met mensen die je wilt redden, eventueel is er een luide sirene. De winchman heeft de mogelijkheid om via een autopilot achterin de besturing te beïnvloeden en eveneens via een GPS te navigeren, daarnaast wordt het warmtebeeld van de FLIR door de crew achterin bekeken. Er zijn twee lampen op de tips van de rotor gericht zodat je in het donker goed kan zien wat je doet met de heli.

Afbakenen van gebied.

Bij noodgevallen in grensgebieden kan er worden samengewerkt met Belgische of Britse Seakings, Duitse Super Lynxen of Deense Merlin helikopters.
Veel vaker echter zal er communicatie zijn met de KNRM reddingsboten. Waar in Engeland altijd een heli moet gaan voor hulp is er in Nederland een uniek systeem welke voorziet in een reddingsboot van de KNRM op elke 30 mijl kustgebied. Deze gaan vanaf het strand het water in en kunnen zich snel verplaatsen. In geval van een SAR actie heb je behoorlijk veel bevoegdheden aldus Captain Marjolijn De Greef van Bristow Helicopters. Gevlogen wordt er met visual flight rules (VFR) en instrument flight rules (IFR). Amsterdam information geeft advies wat je zou kunnen volgen, maar Dutch Mill geeft bindende verkeersleiding. Eenmaal airborne na een plotselinge oproep wordt tijdens de vlucht de situatie meer uitgediept via radiocontact met de kustwacht. Hoeveel slachtoffers, wat en waar? De kustwacht opereert via de UHF en het normale vliegverkeer via de VHF frequenties. De marinescheepvaart opereert via HF, kanaal 16 is hun noodkanaal. Verder op zee worden buitenlandse communicatie steunpunten zoals Anglia-radar of Kopenhagen informatie geraadpleegd.

De oefening

Reeds gevlogen hebbend met de Lynx van de Koninklijke Marine accepteren we graag een uitnodiging om mee te vliegen met de G-JSAR met als piloten Captain Marjolijn de Greef en Captain Patrick van de Voort. Na een korte introductie met de winch boven land en instructie van winchoperator Pete Mesney vliegen we in transit naar het Marsdiep waar een 'encounter' gepland staat met de Dorus Rijkers, de KNRM reddingsboot van Den Helder. Na een paar keer over de boot heen gevlogen te zijn met snel bochtenwerk volgt de heli al traverserend de reddingsboot die met flink vermogen door het water gaat en alles krijgt een aardig James Bond gehalte. De deur gaat open en we gaan één voor één aan de hoist richting zeewater nadat winchman Michael Bes ons is voorgegaan. Als de duim van Pete omhoog gaat en ik het zelfde signaal teruggeef hang ik seconden later boven een bootje van ongeveer tien meter lang op ruwe zee. Dit is het dan, hier draait het om. Voor ik het weet pakt

Michael mijn enkels en sta ik aan dek. Alles lijkt een doordachte film zonder emotie. Het gevoel komt pas als je op het bootje bij windkracht 6-7 heen en weer wordt geklotst, af en toe van het dek loskomt en grote golven zout water over je heen spoelen. Waterdichte koffers voor onze apparatuur blijken een must! Nadat eerst een aantal mensen van de Dorus Rijkers met de winch zijn gehesen en weer retour gebracht is het onze beurt weer om opgehesen te worden. Je bent dan eigenlijk best wel blij dat je weer aan boord van de helicopter zit. Diep onder de indruk van het teamwork en beslist het gevoel hebben in veilige handen te zijn vliegen we weer terug. Mocht het ooit nodig zijn dan weet je dat er zeer bekwame mensen zijn die je komen halen.

Het verhaal komt in gedachten van de eerste SAR actie die Marjolijn ondernam. Met een marinearts aan boord en een vissersman die klem was komen te zitten tussen de lier aan boord van een vissersboot, gered door de arts en nog vele malen een vervolg van dit soort acties weten we dat deze mensen tot het uiterste zullen gaan om je te vinden als je in nood bent.

Wim Das en Kees Otten.