

Naar een offshore-installatie mag je niet zomaar. Als groentje moet je eerst op 'helicopter underwater escape training'. Met als uitsmijter een nachtmerrie van een praktijkoefening: hoe ontsnap je uit een dichte heli die ondersteboven in een enorm zwembad hangt?

Tekst en foto's: Sander Koenen

Kopje onder met een heli



↑ Instructeur Jorn de Ruiter vertelt over de oefeningen. Rustig blijven is volgens hem de sleutel tot een goede afloop. Mensen die op die goede afloop vertrouwen, zetten een rode helm op. De blauwe is voor mensen die zich minder op hun gemak voelen. Zij kunnen rekenen op extra aandacht.

➤ Een cursist oefent droog met een reddingsvest. Een stevige ruk aan het koord blaast het vest op. Een *personal locator beacon* geeft signalen af die de *search-and-rescue*-helikopter kan oppikken.



Mijn hoofd is helemaal onder water. Ik zit nog vastgesnoerd in mijn gordel. Ik moet hier weg, zegt mijn lichaam, en wel nu meteen! In een fractie van een seconde maakt mijn linkerhand de stoelriem los en trek ik mezelf door het (nu nog) open raam van de oefenhelikopter naar buiten, naar het wateroppervlak, naar zuurstof. Pas drie tellen later zie ik mijn collega-cursisten één voor één opduiken, dankzij het drijfvermogen van hun gele overlevingspak. "Wat deed jij nou?" vraagt een veiligheidsduiker. "Je was veel te vroeg." Mijn lichaam reageerde intuïtief en mijn geest kon daar geen weerstand aan bieden. In de theorieles hadden we de oefening droog gerepeteerd. Stoelriem vast laten zitten, rechterhand naar het raam en pas ontsnappen als je twee tikken op je knie krijgt. Ik had niet gewacht op die twee tikken, die symbool stonden voor het stilvallen van de rotorbladen. Met andere woorden: deze ontsnapping was te snel. In

het echt was ik nu misschien wel een kopje kleiner geweest. Doe het maar eens: kalm blijven en nadenken in een situatie waarin je simpelweg verdrinkt als je geen actie onderneemt. Dat is wat je leert tijdens de *helicopter underwater escape training* (HUET) bij Falck Nutec op de Maasvlakte. Het is een verplichte training voor iedereen die offshore wil gaan en dus ook voor mij, die als verslaggever een bezoek wil brengen aan een echt productieplatform. Offshore-medewerkers krijgen een driedaagse cursus, compleet met brandbestrijding, EHBO, de basics van een reddingsvlot en de hoe-overleef-ik-op-zee-module. Voor een verblijf van 48 uur volstaat een training van een dag. Dat begint met theorielessen in de *Zeus*, een omgebouwde Rijnsleepboot die voor het trainingsinstituut afgemeerd ligt. Daarna een serie van acht praktijkoefeningen in het grote zwembad ernaast. Dat klinkt niet als iets waarvan je hartslag flink omhoog gaat, maar het tegendeel is waar. Hier wordt getest

of je onder extreme omstandigheden het hoofd koel kunt houden.

GEHEID KOTSEN

"Zou je deze aannemen?" vraagt instructeur Jorn de Ruiter met een serieus gezicht. In zijn handen heeft hij een knalgeel overlevingspak met reddingsvest. De andere deelnemers in het lokaal kijken me aan alsof zij het allemaal wel weten. En dat is ook zo. Zij zijn de 'offshore-tijgers', hier voor de herhalingscursus. Ik ben een groentje. Ik ga aan de veilige kant zitten: "Voordat ik het aanneem, wil ik eerst weten waaraan zo'n pak moet voldoen." "Goed antwoord," zegt De Ruiter. "Deze niet dus. De handschoenen en de capuchon ontbreken en de rubbers van de polsen en nek zijn versleten. Als je hiermee in de Noordzee terecht komt, dan overleef je het niet." Of je na een 'ditch' in het water al dan niet het loodje legt, heeft niet alleen te maken met je survivalsuit, maar ook met het aantal lagen kleding dat je draagt. Het pak plus

drie lagen betekent een goede overlevingskans tot twee uur in het water. Talloze andere survival-tips komen langs tijdens de theorieles. "Neem meteen een pil tegen zeeziekte als je in een reddingsvlot stapt. Anders ga je geheid kotsen en verlies je veel belangrijk vocht en voedsel. Laat de vanglijn niet vastzitten aan de helikopter als die zinkt. Je gaat dan onherroepelijk mee onder water." Nog zo een: loop alleen van en naar de helikopter via de zijkanalen. Vooral de voorkant is een *nogo area*. Om te laten zien waarom, toont De Ruiter een filmpje. Een helikopter van de Amerikaanse luchtmacht wordt bijgetankt in de lucht met een stevige brandstofslang van tientallen centimeters doorsnee. Als de heli volgetankt is, trekt de vlieger iets te vlot de knuppel naar achteren. De rotorbladen komen ruim een meter naar beneden en snijden de slang door alsof het een overgaar stuk groente is. "Die hoofdrotor kan behoorlijk 'tilten'. Tenzij je een paar pondjes kwijt wilt raken,

moet je dus uit de gevarenzone blijven." De Ruiter vertelt met humor, maar zijn boodschap is serieus. Vliegen naar een offshore-locatie per heli is heel wat anders dan een lijnvluchtje Amsterdam-Londen met een kleine jet.

COLD SHOCK

Als ons duidelijk ingepeperd is dat we 24 uur voor vertrek geen alcohol meer mogen drinken (en dat wordt mogelijk gecontroleerd met een blaastest) komt een *airpocket* of derde long op tafel. Weer een filmpje, dit keer van de Britse Olympische zwemmer Duncan Goodhew. Hij springt in water van 10 graden Celsius en moet zo lang mogelijk zijn adem inhouden. Schattingen van hoe lang hij dat gaat volhouden, lopen uiteen. Het enige goede antwoord is tien seconden. Goodhew lijdt net als iedereen in dezelfde situatie aan *cold shock*. Je lichaam reageert op het koude water waardoor je gaat hyperventileren en happen naar lucht. Als je dat onder water doet, is het binnen twee keer adem-

happen bekeken; je longen zitten vol met water en je verdrinkt. Een *airpocket* voorkomt dit. Als de helikopter neergaat, adem je tweedehandslucht uit je longen én uit een klein reservoir van 3,5 liter dat al in de *airpocket* zit. Uit een kleine test blijkt dat ik mijn adem een minuut en 45 seconden kan inhouden. Met de neplong wordt die score opgerekt naar twee minuten en vijftien seconden. Maar dat is niet het grootste voordeel. In een noodsituatie houd je met de neplong het water buiten en de lucht in je longen. De Ruiter: "Als de helikopter uit de lucht valt, stribbel dan niet tegen. Meteen je *airpocket* aansluiten. De eerste tien seconden in zo'n situatie zijn van levensbelang. Er zal paniek zijn in de heli, maar de beste remedie tegen paniek is trainen, trainen en nog eens trainen. Je weet wat je moet doen en dat maakt je rustig in een stressvolle situatie." We oefenen een keer of tien droog met de neplong, om hem zonder nadenken te kunnen gebruiken. Daarna lopen we alle

↑ In dit zwembad op de Maasvlakte kan Falck Nutec alle mogelijke trainingen doen, van survival op zee (in het donker met golfslag en regen) tot ontsnappingsoefeningen uit een *nepheli*. Lang niet iedereen slaagt voor de training. En veel offshore-medewerkers kijken elke vier jaar weer op tegen de herhalingscursus.

praktijk oefeningen een keer langs. De laatste is het moeilijkst: ontsnappen uit een dichte helikopter, die ondersteboven onder water hangt. In 25 jaar tijd 'dichten' twee helikopters aan de Nederlandse kant van de Noordzee. Op 22 november 2006 maakte een *search-and-rescue*-helikopter na een motorstoring een preventieve noodlanding. Aan boord waren elf mensen van het productieplatform K-15B en vier bemanningsleden. Niemand raakte gewond. Negen jaar eerder belandde een Sikorsky S-76A in het ruime sop. Alle acht inzittenden kwamen levend uit de heli, maar

een van de passagiers overleed later aan onderkoelingsverschijnselen. De bewuste Sikorsky staat nu voor het pand van Falck Nutec op de Maasvlakte. Een enorme ster zit nog in de ruit, als stille getuige van het ongeluk. "De mensen die dit ongeluk overleefden," vertelt De Ruiter, "zeggen dat ze gered zijn door de verplichte training die ze voor de vlucht gevolgd hadden."

HAND AAN DE LEUNING

Sinds de crash in 1997 zijn de regels nog verder aangescherpt. Veiligheid boven alles, zegt Jan de Winter als ik hem twee weken na de HUET-training ontmoet op het hoofdkantoor van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) in Assen. De Winter is coördinator *health, safety and environment* voor alle NAM-platforms aan de Britse en Nederlandse kant van de Noordzee. We lopen van zijn kamer op de tweede verdieping naar de *control room* beneden, een hightech-vergaderingruimte die pas tot leven komt in het geval van een calamiteit.



↑ De *helicopter landing officer* (HLO) is de baas van het helidek. Hij bepaalt wanneer je mag in- of uitstappen en volgens welke procedures dat moet. Samen met zijn assistent(en) haalt hij de bagage uit het ruim. Passagiers moeten de tassen oppakken en doorlopen, zodat ze zo kort mogelijk in de gevarenszone rond de heli zijn.

← Na de oefeningen in het zwembad ben ik redelijk ontspannen. Toch giert de adrenaline wel even door je lijf als je daar vastgegespt onder water hangt. De derde long (rond mijn nek) ademt heel zwaar door de druk die het water erop uitoefent. Al met al een situatie waarin je geen seconde langer dan strikt noodzakelijk wilt blijven.

"Eén hand aan de leuning, hé," zegt De Winter. Hij maakt geen grapje. Op elk platform geldt die regel: één hand aan de railing. Wind of andere onvoorziene omstandigheden kunnen je uit balans brengen en als je daar van een trap klettert, heeft dat grote gevolgen. Maar hier, in een gewoon kantoorpand, houdt ook iedereen zich vast. "Dat heeft te maken met de cultuur die we nastreven. *Als* er veiligheidsmiddelen zijn, dan moet je die ook gebruiken. *Safety first!*" Oefeningen uitgezonderd heeft De Winter de kamer in de afgelopen tien jaar maar drie keer betreden ("Je hoopt dat die deur dicht blijft"). Alle keren was het om de

← Het productieplatform K-14. De rode containers zijn de oude slaapvertrekken. Inmiddels is een nieuw 'hotel' verzezen op een steenworp afstand (hier niet te zien). Hoog in de toren wordt gas afgeblazen. Anders dan op land gebeurt dat zonder vuur.

dreigende aanvaring van een schip met één van de platforms te voorkomen. In één geval was het zozeer kantje boord dat hij, samen met het veiligheidsteam, besloot de mensen van het platform te evacueren. De 'ditch' van 2006 herinnert hij zich ook nog. Daarbij ging lang niet alles perfect. De passagiers kwamen buiten het reddingsvlot terecht, los van elkaar in zee. Vijf kwartier lagen ze daar, voordat ze door een schip van de kustwacht uit het water geplukt werden. Ook hier heeft training de doorslag gegeven. De HUET-ervaring gaf bemanning en passagiers een goede kans om te overleven, vertelt De Winter terwijl we weer naar boven lopen. Ik houd één hand aan de leuning...

BRACE FOR IMPACT!

Ik zit weer ingesnoerd. "Brace, brace, brace for impact," roept De Ruiter. Ik neem de crashhouding in: één hand aan mijn stoelpoot, de andere voor mijn voorhoofd. De heli wordt neergelaten en ploft in het water. Als ik nog klooi met

mijn neusklem, kantelt het ding 180 graden, tot ik ondersteboven, onder water in mijn stoelriem hang. Stop, je weet hoe het moet, zeg ik tegen mezelf. Rustig blijven en terugvallen op de ratio, op de routine die ik er vanochtend zo hard ingestampt heb. Als ik nu in een reflex mijn stoelriem losmaak, drijf ik met pak en al naar boven, tegen de bodem van de helikopter die onder water hangt. Ontsnappen is dan vrijwel onmogelijk. Met mijn derde long heb ik zeker twee minuten; alle tijd dus. Rustig zoek ik met mijn rechterhand de noodhendel van de deur. Je oriënteren is lastig, zo ondersteboven. "Hand op je knie en pianospelen," was de tip van instructeur De Ruiter. En inderdaad. Ik voel de hendel. Ik duw tegen de deur. Water uit het hele zwembad lijkt terug te duwen; het gaat erg moeizaam. Dan trek ik mezelf half naar buiten en zoek ik met mijn linkerhand de gesp van mijn gordel. Waar is dat ding? Ik kan het niet vinden. In deze situatie lijkt anderhalve seconde een eeuwigheid...

Ik blijf kalm en kan ontsnappen. Wat een kick. Mijn verstand wint het van mijn lichaam. Ik weet rustig te blijven onder deze extreme omstandigheden. Elke maand is er wel iemand, vertellen de instructeurs, die zo in paniek raakt dat niets meer volgens plan verloopt. Dan moeten de duikers ingrijpen. Deze mensen krijgen onherroepelijk géén diploma en kunnen dus niet offshore. Ik kan dat nu wel. Met de medische documenten op orde en deze training in mijn achterhoofd ben ik klaar voor mijn *offshore experience*. Al een tijd vraag ik me af hoe het zou zijn om offshore te werken, op een platform op de Noordzee. Ik sta op het punt om dat te ontdekken, want volgende maand vlieg ik per helikopter van de Heliport in Den Helder naar K-14 Complex, het grootste aardgasproductieplatform langs de Nederlandse kust...

In *KIJK* september 2008: Sander Koenen brengt 48 uur door op het productieplatform K-14. ←