

Altijd klaar voor de CRASH

Het Search And Rescue squadron van de Koninklijke Luchtmacht heeft 24/7 een helikopter paraat om jachtvliegers in nood te redden. Zoals in 2006, toen eerste luitenant Michael van Zuijdam motorproblemen kreeg boven de Waddenzee en zijn schietstoel moest gebruiken. Een reconstructie.

Tekst en foto's **Sander Koenen**



1



2

SEARCH AND RESCUE IN AFGHANISTAN

In Nederland is de SAR binnen een paar minuten ter plaatse. Maar wat gebeurt er als een vlieger in Afghanistan zijn schietstoel gebruikt? De Taliban staan overal op de loer en geel-rode helikopters zijn in de wijde omtrek niet aanwezig. Wie op zoek gaat naar het antwoord komt in een zwart informatie-gat terecht. Vliegers twitteren niet hoe ze zijn opgepikt na een sprong uit hun kist. Officiële militaire bronnen maken geen melding van reddingsacties. Van een telefoontje naar Defensie word je ook niet veel wijzer. Dit is operationeel gevoelige informatie en daarom topgeheim. Een woordvoerder: "Binnen de NAVO zijn er uitstekende richtlijnen. De vlieger is hiervoor opgeleid en weet wat hij moet doen. Verder kan ik er niets over zeggen."



3

19 juli 2006, midden op de dag. Het is hoogzomer en druk op het wad. Overal bootjes, strandgangers, toeristen, eilanders. Hoog boven hen trekken twee F-16's de aandacht. Met hun nabranders vol open vliegen de kisten over de Afsluitdijk naar het noorden. Duizend kilometer per uur, 150 meter hoog. Ze staan op het punt om een steile klimvlucht in te zetten, om daarna in een loft (boogbaan) hun bommen te droppen op de Vliehors op Vlieland. Dan gaat het mis. Eerste luitenant Michael van Zuidam, bij de verkeersleiding aangemeld onder de codenaam Burst 2, wordt met een ruk in zijn stoelriemen getrokken. Het is alsof zijn kist plotseling stilstaat. Knock it off, knock it off!", roept hij over de radio. De oefening wordt stilgelegd. "Burst 2 emergency, engine flame out!" Dit is het moment waar je als vlieger tientallen keren op traint, in de hoop het nooit mee te maken: een bail-out.

1 Vrijwel dagelijks trainen Nederlandse F-16's rond schietrange De Vliehors. De kisten zelf kunnen kuren vertonen, maar ook vogels veroorzaken soms gevaarlijke situaties. De vogel-trek wordt daarom nauwkeurig in de gaten gehouden. Als er te veel vogels zijn, wordt er niet gevlogen.

2 De redding van eerste luitenant Michael van Zuidam was er een volgens het boekje. "Ik lag nog geen tien minuten in het water voor ik eruit werd gevist", vertelt de vlieger. "Mijn vertrouwen in de schietstoel en de SAR zijn alleen maar toegenomen."

3 Vuurleider op De Vliehors is een relatief ongevaarlijke baan. Toch gaat er weleens iets mis. In 2001 vergiste een Duitse vlieger zich en schoot met zijn oefenmunitie op de toren. In 1992 zorgden twee raketten voor een ravage en één licht gewonde. Na de incidenten zijn de veiligheidsmaatregelen aangescherpt.

Het is bijna vier jaar later. Vroeg in de morgen zet eerste luitenant Antoinette Voskuil koers naar Vlieland. Ze vliegt in een van de drie geel-rode Agusta Bell 412 SP-helikopters van het 303 Search And Rescue squadron (SAR). Naast haar zit kapitein Mark Rietman, de eindverantwoordelijke voor vandaag. Sergeant majoor Wim (zijn achternaam noemt hij liever niet) bedient de lier en

Vliehors trainen, crasht er gemiddeld één per twee jaar. "We gaan natuurlijk niet fulltime zitten wachten tot dat een keer gebeurt", zegt commandant van het 303 SAR-squadron Roy Pijffers. "We hebben in de loop der jaren ook andere taken op ons genomen. Zoals de patiëntenvluchten van de Waddeneilanden naar het vasteland. Als mensen acuut medische hulp nodig hebben, vervoeren wij ze naar ziekenhuizen in Leeuwarden, Sneek of Groningen. Daarnaast doen we zoek- en reddingsacties. Zeilers, surfers en kanovaarders; we hebben ze allemaal al eens aan de lier gehad." Eenmaal op Vlieland zet Voskuil de helikopter aan de grond. Meteen begint de crew een inspectieronde. De één klimt op het dak om te kijken of de rotor in orde is, de ander laat zijn ogen over de buitenkant gaan. Twee bemanningsleden tanken de helikopter vol met kerosine. Wim: "We zorgen dat alles in orde is, zodat we bij een melding meteen kunnen vertrekken. Als het moet, hangen we binnen vijf minuten in de lucht."

Overleven in 4 stappen

"Gonna eject!" Meteen nadat zijn motor uitvalt, schiet Van Zuidam in de procedure die hij tientallen keren trainde in de simulator: de critical action procedure. Stap 1: houd controle over het vliegtuig. Van Zuidam wint zoveel mogelijk hoogte, ten koste van zijn snelheid.

Aan stap 4 – land zo snel als de omstandigheden toestaan – komt hij niet meer toe

geeft waar nodig aanwijzingen aan de vlieger. Hij is de hoist operator. De laatste twee bemanningsleden zijn sergeant Henk Jan Meeter (redder) en sergeant 1 Ester Maat (verpleegkundige). Vandaag staat het team stand-by op Vlieland, omdat Duitse Tornado's en Nederlandse F-16's trainen op de NAVO-schietrange Vliehors. Zodra een vlieger in de problemen komt en zijn schietstoel gebruikt, rukt de SAR-bemanning uit om hem te redden. Dat gebeurt niet vaak. Van alle achtduizend jachtvliegtuigen die jaarlijks rond de

Hoe hoger hij vliegt, hoe meer tijd er is voor een herstart van de motor. Stap 2: analyseer de situatie. Hij checkt zijn meters. De temperatuur in de motor is met 1200 graden Celsius fors hoger dan de 700 graden waarbij je maximaal kunt herstarten. Stap 3: onderneem de meest geschikte actie. Van Zuidam probeert het toch, ook al weet hij dat de enige motor van zijn kist niet meer aan te slingeren is. Aan stap 4 van de procedure – land zo snel als de omstandigheden het toestaan – komt hij niet toe. Er is nog maar één actie mogelijk:

springen. Om de overlevingskans zo groot mogelijk te maken, moet hij zijn schietstoel gebruiken bij een zo laag mogelijke snelheid en in elk geval boven 2000 voet (610 meter).

Hemelsbreed 15 kilometer van de SAR-heliport ligt de schietrange Vliehors. Schietrange klinkt stoer, maar in werkelijkheid is het niet meer dan een zandplaat met als doelwit een paar oude Leopard I-tanks. De tanks zijn al duizenden keren bestookt met oefenmunitie en echte bommen tijdens live firing-trainingen. Midden op de schietrange staat de verkeerstoren. Hiervandaan houden vuurleiders contact met de jachtvliegers. De assistent-vuurleiders kijken of de doelen daadwerkelijk worden geraakt. Vuurleider kapitein Pieter Bruinink geeft groen licht voor twee Duitse Tornado's die een lay-down oefenen. De kisten scheren indrukwekkend laag over de zandplaat. Boven één van de zwartgeblakerde tanks droppen ze twee bommen. De assistent-vuurleider ziet het zand opspatten vanuit de toren. Daarnaast heeft hij videobeelden op zijn computerscherm. Met behulp van paaltjes op het strand en een gradenboog op zijn scherm berekent de hij tot op 5 voet nauwkeurig waar de bommen zijn gevallen: bijna raak. Na de lay-downtraining gaan de Duitsers verder met de loft. Daarbij klimt de vlieger een paar mijl voor het doelwit snel omhoog. Net vóór het hoogste punt werpt hij zijn bommen af, zodat die met een boogje naar het doelwit vallen. Ondertussen heeft de vlieger voldoende tijd om een hoge bocht te maken en rechtsomkeert te gaan. Bruinink: "Deze techniek is vooral handig als je te maken hebt met wapens of doelen die terug kunnen schieten. Tegen de tijd dat die bom het doelwit raakt, is de vlieger alweer een paar mijl uit de buurt."

Wrakstukken

De oefeningen op en rond de Vliehors zijn al duizend keer gedaan. Toch blijft het een risicovolle onderneming, zegt majoor Ron Reffeltrath, commandant van het luchtmacht detachement op Vlieland. Hij wijst op de wrakstukken van zeker tien vliegtuigen

aan de muur van het trappenhuis van de verkeersstoren. Delen van een Spitfire die een noodlanding maakte in 1948, een F-84f die in 1957 in zee stortte, een Tornado waar in 1984 twee vliegers uit sprongen. "Laagvliegen en snelle manoeuvres brengen risico's met zich mee. Door deze crashes te onthouden, blijven we scherp en weet iedereen dat veiligheid voor alles gaat." Tussen de memorabilia hangt ook de pitotbuis (een meetinstrument) van een F-16. Met zwarte stift staat erop geschreven: 'J-363 19 juli '06 Waddenzee'. De F-16 van Van Zuijdam dus. Reffeltrath heeft persoonlijke herinneringen aan dit stuk vliegtuig. Hij was op die bewuste dag de vuurleider.

Van Zuijdam kijkt om zich heen. Het wad is vergeven van de bootjes. Alleen rechts is een groot, leeg stuk water. De vlieger zet een laatste draai in en wacht tot zijn kist niet langer in de lucht kan blijven. Een korte blik naar links: is de schietstoel geactiveerd? Check. Hij brengt twee handen naar de handgreep tussen zijn benen. Tegen Reffeltrath zegt hij over de radio: "Burst 2 gonna eject!" Gedachten schieten door zijn hoofd: dat mij dit moet overkomen. Heb ik wel de goede beslissing genomen? Als die stoel het maar doet... Bam, bam, bam. Kleine raketten blazen de canopy omhoog. Van Zuijdam wordt gelanceerd. Heel kortervaart hij twintig tot dertig keer de zwaartekracht. Dan klapt zijn parachute open. Vliegend aan zijn valscherms, ziet hij zijn vliegtuig in de diepte verdwijnen. Uit de motor komt een dikke gele steekvlam. Op dat moment weet hij: springen was de enige juiste actie. Al voordat Van Zuijdam aan zijn parachute in de lucht hangt, is de SAR-helikopter in de lucht. Reffeltrath heeft bij de melding "Emergency, engine flame out" de rode knop op zijn console ingedrukt, een rechtstreekse lijn naar het SAR-team. Elke seconde telt. De SAR-heli vliegt in volle vaart naar de plek van de crash. Achterin maken de redder en de hoist operator zich klaar om Van Zuijdam uit het water te vissen. Zijn collega Burst 1 vliegt intussen rondjes boven de Waddenzee en geeft door wat hij ziet: "Good chute,

good chute." Reffeltrath slaakt een zucht van verlichting.

Om te demonstreren hoe de reddingsactie precies verliep, roept SAR-vlieger Antoinette Voskuil de hulp in van een tweede SAR-heli. Instructeur sergeant 1 Patrick Parisius speelt de rol van F-16-vlieger Van Zuijdam. Wim bedient de lier, Henk Jan Meeter is de redder. Als de SAR-heli aanvliegt, ligt Parisius al te dobberen in zijn bootje. Vlak voordat een vlieger aan zijn parachute in de zee belandt, blaast het bijbehorende

In totaal kostte de reddingsactie de SAR nog geen zes minuten

bootje, de dinghy, zichzelf op en begint een radiosignaal uit te zenden. De SAR-heli volgt met een radar het signaal van de dinghy. Achterin haakt Meeter zich vast aan de lier. Wim controleert of hij goed gezekerd is en laat hem langzaam zakken. Ruim vóór de locatie van de dinghy raakt Meeter het water. Door de voorwaartse snelheid van de helikopter wordt hij tientallen meters door de golven gesleurd. Het lijkt een matig uitgevoerde redding, maar dit is tactiek om de veiligheid te vergroten.

Nog geen zes minuten

Als een geoefend waterskiër stuurt Meeter zichzelf in de richting van de vlieger. Zo komt hij in één keer precies op de juiste plek terecht. Parisius krijgt twee slings om. De één onder zijn oksels, de andere in zijn knieholtes. F-16-vliegers die een tijd in het koude water hebben gelegen, kunnen bewusteloos raken als er te veel bloed uit het hoofd naar de benen zakt. Met een dubbele sling kun je dat voorkomen, omdat het slachtoffer dan min of meer horizontaal wordt gehesen. De downwash van de helikopter geeft het water rond de dinghy witte schuimkoppen. Langzaam worden Meeter en Parisius opgetakeld en binnengehaald. Voskuil duwt de neus van de heli naar voren. Ze maakt vaart richting Vliegbasis Leeuwarden, waar de vlieger een medische keuring ondergaat en een debriefing. In totaal kostte de hele reddingsactie nog geen zes minuten. Net als in de

zomer van 2006 vliegt het SAR-squadron vandaag een redding volgens het boekje.

Streepje voor

Op Vliegbasis Volkel vertelt Van Zuijdam over zijn schietstoel-ervaring. Die heeft hem er niet van weerhouden om weer te gaan vliegen. Integendeel: een dag na de crash hing hij alweer in de lucht: "Ik vloog belabberd, maar ik vloog." Wat hij zich verder goed herinnert, is de snelheid van een bail-outprocedure. Van de motorproblemen tot de sprong: minder

dan een minuut. Van de sprong tot het openen van de shute: 1,6 seconden. Vanaf dat moment tot hij in de SAR-heli op weg was naar Vliegbasis Leeuwarden: dertien minuten. Alles bij elkaar nog geen kwartier. "Die stoel heeft mijn leven gered. En ik heb heel veel vertrouwen gekregen in de procedures van de SAR. Het systeem werkt ontzettend goed." Heeft de vlieger er dan helemaal niets aan overgehouden? "Ik zou het niet nog eens willen meemaken. Het is een stressvolle procedure. Ik denk er nog weleens over na. In Nederland heb ik een streepje voor op collega-vliegers, omdat ik heb ervaren hoe een bail-out in z'n werk gaat. Maar drie weken na het incident ging ik op uitzending naar Afghanistan. In die missie en de twee die daar op volgden had ik het soms moeilijk. Als ik in de lucht hing en niet al te veel te doen had, ging ik nadenken: in Nederland heb je de SAR die je uit het water komt vissen. Daar in de woestijn niet. Daar staat de Taliban je op te wachten..."

WIN! 48 UUR

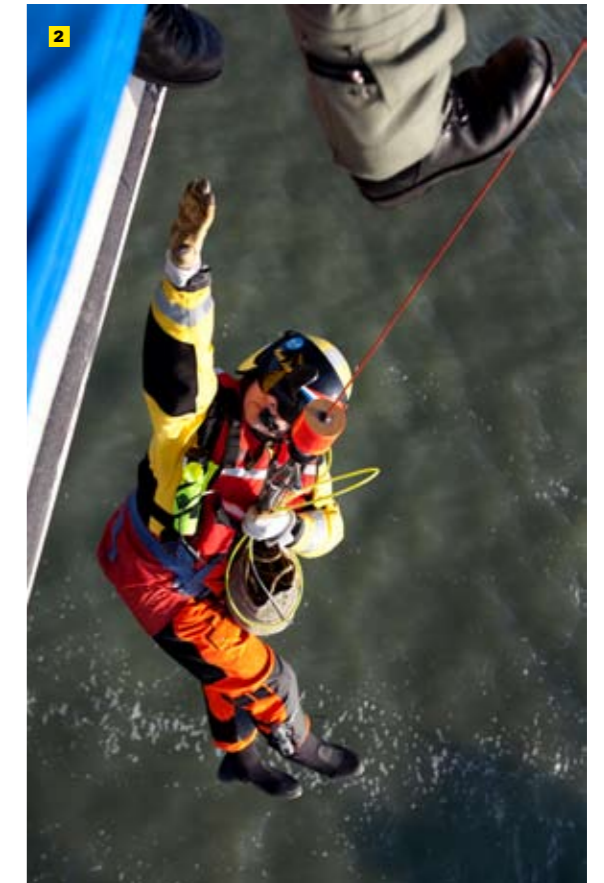
Sander Koenen schreef het boek *48 uur. Meetrainen met de krijgsmacht* (Fontaine Uitgevers, € 19,95). In anderhalf jaar tijd dook hij – vaak letterlijk – in de wereld van de landmacht, luchtmacht, marine en marechaussee. Het resultaat: tien hoogstpersoonlijke reportages waar de adrenaline vanaf druipet. Kijk mag 5 boeken weggeven! Stuur een mail naar win@kijk.nl met als titel '48 uur', o.v.v. naam en adres. Zie ook www.48-uur.nl.



1 De SAR-bemanning achterin werkt nauw samen tijdens een reddingsactie. Elke belangrijke stap in de procedure kent een dubbelcheck. Om te voorkomen dat je in plaats van één, ineens twee slachtoffers in het water hebt liggen.



2 Voor redder Henk Jan Meeter zijn momenten als dit de mooiste in zijn werk. Veel F-16-vliegers heeft hij niet uit het water te vissen. Dus kijkt hij uit naar de oefeningen, waarbij hij toch een nat pak kan halen.



CIJFEREN MET DE CREW

Als een vlieger recht boven een schip of een F-16-vlieger in nood hangt, ziet hij niets van wat er onder de helikopter gebeurt. Hij maakt een scan van de omgeving en zoekt naar referentiepunten om op te vliegen. De horizon, een gebouw op het land, of als het moet een paar golfjes op zee. Vervolgens moet de vlieger vertrouwen op de aanwijzingen van de redder en hoist operator achterin. Die roepen instructies door de intercom: 'Naar voren vijf en naar rechts. Naar rechts drie en naar voren.' De eerste is de

hoofdrichting, de tweede is de zogenoemde 'neiging'. Om het helemaal ingewikkeld te maken: vijf kan zowel vijf meter als vijftien meter zijn. Vijf betekent zoiets als veel en één betekent weinig. Stil hangen boven een doel is dus een samenspel tussen de vlieger en de crew achterin, waarbij zelfs de persoonlijke vliegstijl wordt meegerekend. Waar de ene vlieger stevige correcties doet, geeft de ander een subtiele stuuruitslag. Dan is vier ineens geen vier meer, maar hooguit twee.

