
LUCHTBRANDWEER GOED VOORBEREID

Tegenwoordig wordt het steeds belangrijker om samen te werken voor de verschillende onafhankelijke eenheden bij grotere operaties. Dit geldt voor militaire operaties, maar op middelgrote schaal ook voor bijvoorbeeld brandbestrijding. Niet alleen in het eigen land, maar ook internationaal. De Nederlanders hebben een grote ontwikkeling doorgemaakt en inmiddels veel ervaring opgedaan met het bestrijden van branden op grote schaal. Er is nu een internationale samenwerking gestart met buurland België om hen te trainen en om hun vaardigheden en technieken te ontwikkelen met middelen en inzichten.

BRANDBESTRIJDING PER HELIKOPTER

Grote bos- duin- en heidebranden kunnen vooral 's zomers 'uit het niets' ontstaan. Het is zaak dat diverse hulpdiensten daarop adequaat reageren en samenwerken. Binnen dat kader vond er vrijdag 14 maart een grootschalige brandbestrijding- oefening plaats op het terrein van het Artillerie Schietkamp (ASK) op ruim een hectare heide en grasland in 't Harde waaraan naast de landmachtbrandweer ook de Koninklijke Luchtmacht (KLu) deel nam met twee Cougar heli's van het DHC (Defensie Helikopter Commando) van Gilze-Rijen. Het ondersteuningsverzoek voor blushelikopters kwam bij de KLu binnen via de Veiligheidsregio Noord en Oost Gelderland zo legde Eerste Luitenant de Meester uit, Communicatieadviseur van het DHC. Invulling er van is afhankelijk van mogelijkheden en gradatie van een brand of calamiteit.

ZWAARTE INZET

Brandweer en autoriteiten stellen vast welke ondersteuning wenselijk wordt geacht, over het algemeen is de inzet van twee heli's uitvoerbaar en voldoende voor een redelijk forse brand. Drie Cougars bleven na het officiële afscheid in mei 2011 toch nog als blusheli operationeel, daarnaast beschikt het DHC nog over 'grote broer' Chinook. Beide heli's hebben in de loop van de jaren hun sporen als blushelikopter wel verdiend en hun waarde bewezen. Denk aan de grote duinbrand bij Schoorl waar plm. 150 hectare duingebied in vlammen opging, een grote brand op terschelling, maar ook internationaal de zeer omvangrijke bosbranden in Portugal en Griekenland om maar eens enkele wapenfeiten te noemen. De Koninklijke Luchtmacht beslist afhankelijk van de beschikbaarheid hoeveel en welke helikopters worden ingezet hetgeen wordt bepaald door in onderhoud zijnde helikopters en/of inzet bij buitenlandse missies zoals Afghanistan of recent Mali.

WATERDROPS

Het principe van brand is gelegen in drie elementen, te weten ontbrandings- temperatuur, brandstof en zuurstof. Het principe van bestrijding van brand door helikopters is het laten vallen van grote hoeveelheden water ineens op of net naast de brandhaard om de verhouding van de drie elementen te verstoren. Het gereedschap hiertoe is een hele grote waterzak welke onder de helikopter wordt gehangen, de zogeheten Bambi-Bucket. De helikopter laat deze onder de water- spiegel zakken en wordt aldus in enkele seconden gevuld. De Cougar neemt zo 2500 liter mee per 'drop' , de Chinook echter draagt een kleine 10.000 liter met zich mee ! Afhankelijk van de zwaarte van de brand zal de Chinook over het algemeen echter 7.000 liter in de bucket meedragen.

De Chinook daarentegen is ook minder snel, de Cougar kan per tijdseenheid vaker een drop verzorgen en zich 'leniger' in het scenario bewegen. Bij een uiterste zogenaamde 'Grip-4' situatie (Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure, schaal 1 tot 4) kunnen vier Chinooks en twee Cougars worden ingezet door de KLu. Hoe hoger de (nationale) druk (woonwijken) en risico's hoe groter de inzet en daarmee de bestrijding van het vuur. Overigens hoeft de 'Grip' gradatie niet eerst van 1 naar 4 te worden opgeschakeld, bij een heide- of bosbrand wordt vanwege de omstandigheden en het snelle uitbreidingsgevaar al gauw direct met niveau 3 aangevangen.

BLUSHELI CONTRA VUUR

Sergeant Majoor Hulscher is Commandant van de MAOT teams (Mobile Air Operation Team). Hij legt uit: de teams zijn zeg maar de vooruitgeschoven oren en ogen op de grond voor de helikopterpiloot. Dit in veel situaties zoals bij transport van zwaar materieel, het meten van ijsdikte of een heli er op kan landen, of zoals hier de neventaak brandbestrijding waarbij het team dan opereert als PBOT (Pilot Bucket Operation Team). De MAOT's hebben in het veld de specifieke taak om in samenwerking met brandweer en veiligheidsregio's de strategie bij brandhaardenbestrijding te bepalen, want het draaien van de wind bijvoorbeeld kan een geheel nieuw scenario opleveren.

COMMUNICATIE VAN LEVENSBELANG

De communicatie tussen Brandweer en Maot is cruciaal. De brandweermensen zijn gespecialiseerd in het observeren van bijvoorbeeld zaken als hoe gedraagt de wind zich (sterkte en richting) welke kleur rook is zichtbaar (lichter is veelal heide en gras, donker is vaak naaldhout) is er gevaar op de grond (schietterrein, explosieven) welke stoplijn kan bepaald worden en door welke factoren, alleen de benodigde info gaat naar de cockpit in de heli's boven deze mensen zodat de crew wel een duidelijk beeld heeft van wat er gaat gebeuren. Buiten de oefening om wordt wel steeds gekeken hoe de Luchtmacht in deze processen kan meedenken. Voor een juist en actueel overzicht van de brand zijn er in het veld laptops beschikbaar met bewegende icoontjes waarop exact de posities van de MAOT's en brandweerwagens staan aangegeven, en ook de vuurlijn kan live worden gevolgd op de kaart in beeld.

De MAOT's staan in direct contact met de blusheli's en geven informatie door waar nodig zoals hoe een 'drop' valt en hoe met aanwijzingen een slechte drop kan worden bijgesteld tot een goede drop. De vlieger immers ziet niet het resultaat van de drop achter hem. De brandweer bepaalt a.d.h.v. windrichting en bestaande obstakels voor een brand (bijv. zandweg) de stoplijn voor het vuur, want vaak is juist niet het blussen maar het tegenhouden van de brand primair. Het MAOT vertaalt het grondtactisch plan van de brandweer via radiocontact naar het gebeuren in de lucht zodat de heli's niet in de rook terecht komen hetgeen het zicht kan beïnvloeden. Roet en asdeeltjes in de motoren is niet wenselijk hoewel de helikoptermotor niet direct zal uitvallen.

NIEUWE PROCEDURES

Vliegers en MAOT's oefenen regelmatig in Noorwegen in het omgaan met white-out. Door opvliegende stuifsnieuw kunnen de vliegers even niets zien bij het landen, het zicht valt geheel weg en de crew is geheel aangewezen op de MAOT's op de grond. Dit oefenen is het beste in sneeuw, omdat het 't zelfde effect geeft in (woestijn)zand omgevingen echter sneeuw schaadt de motoren niet en zand in toch enigszins minder wenselijk. Binnen zit verband zal het duidelijk zijn dat een helikopter vliegen binnen zwarte rookwolken een niet erg aantrekkelijk gegeven is en dit moet worden voorkomen. Bij een heide-duin of bosbrand wordt meestal de waterinhoud over een groot oppervlak en van grotere hoogte als een nevelwolk over het gebied gelost, maar het MAOT kan ook aangeven dat een bepaald element moet worden geblust op één punt exact boven de locatie met een drop ineens. Hulscher legt ook uit dat op onverwachte scenario's nieuwe trainingen worden ontwikkeld. Zo wordt er een procedure getraind waarbij door de brand volledig ingesloten MAOT- en/of brandweerpersoneel (wat eigenlijk kansloos zou zijn in zo'n situatie) in hun voertuig moet gaan zitten en de blusheli's een waterverdedigings/beveiligings lijn opzetten waarbij het vuur dan langs de ingeslotenen heen trekt. Er wordt zo succesvol een 'douchegordijn' om de gevaarlopende locatie gelegd.

WATERAANVOER

Hoe weet je als vlieger waar het water zich bevindt? Daartoe is een landelijk netwerk in kaart gebracht variërend tussen kleiputten, vennen, brandputten, reservoirs, sloten, weteringen, kanalen rivieren etc. Nederland is waterrijk. Zo werd bij deze oefening water gehaald uit het IJsselmeer en het Heerderstrand, een recreatieplas hemelsbreed vlakbij 't Harde. Je komt er niet direct op maar het leger kan zelfs een waterput maken met explosieven, hoewel het middel niet erger moet zijn dan de kwaal... Meestal is het water laden geen probleem, hoewel bij een recreatieplaats wel rekening moet worden gehouden met de aan- en uitvliegroute. Wanneer in een noodgeval een bucket moet worden geëegd of zelfs losgekoppeld, kun je daar geen toeristen hebben liggen op hun badlaken en zal zo'n plek tijdelijk moeten worden geëvacueerd. Hulscher legt uit dat een risico minimaal is maar dat niets aan het toeval mag worden overgelaten in zo'n geval. Techniek blijft techniek, zo kan een Chinook helikopter welke is uitgerust met twee motoren motorpech krijgen in theorie, waarbij de machine gewoon op één motor kan doorvliegen. Echter met een gewicht van ruim 10.000 kilo onder de romp geeft dat een probleem en

zullen water en bucket noodgedwongen moeten worden gelost. 10.000 liter water als 'drop-op-1-punt' zou gevaar opleveren voor mensen die zich er onder bevinden. De downwind van een Chinook mag ook zeker niet worden onderschat, alles wat er maar enigszins onder de wieken van de heli los ligt kan als een veertje er onder worden weggeblazen, de kracht van de rotor is enorm.

DETAILS OEFENING

In principe zijn de bemanningen van helikopters wel opgeleid voor de zogenaamde 'Medevac' operaties. Dit zijn acties waarbij de omschrijving 'Medische Evacuatie' wellicht meer duidelijkheid geeft. Doch bij een brandbestrijding is er niet een speciaal team daarvoor aan boord, en zijn de heli's ook niet uitgerust met een hoist, ofwel de mogelijkheid om een hulpverlener naar beneden, of een (al of niet gewond) persoon naar boven te hijsen om deze in veiligheid te brengen. In principe zou het kunnen en wordt de hoist op buitenlandse missies wel meegenomen maar deze is in principe niet standaard gemonteerd. De heli's beperken zich dan ook geheel tot het watertransport. In het crisisgebied zal ten alle tijden een (nood)landing kunnen worden gemaakt als de omstandigheden dit vragen. Zo'n actie zal niet specifiek worden gecoördineerd via bijvoorbeeld het AOCS in Nieuw-Milligen.

Veelal zijn er ook 'steunpunten' waar faciliteiten voorhanden kunnen zijn zoals 't Harde er een voorbeeld van is. Of bij een heide / bosbrand regio Arnhem zou bijvoorbeeld Schaarsbergen 11 Luchtmobiel een grote rol kunnen spelen maar in principe zijn zulke lokaties standaard non-ex ofwel deze vallen buiten een oefening. Het geheel binnen een oefening is wat men noemt 'component-afhankelijk'. Elk component kan informatie verstrekken en ontvangen, echter wat voor de een van belang is kan voor de ander niet interessant zijn, die info wordt dan ook niet onnodig gedeeld. Veel grondcommunicatie komt niet bij de vliegers terecht, een voorbeeld kan zijn de communicatie tussen een brandweercrew in hun bluswagen met een collega die voor de wagen uitloopt in zeer ongelijk terrein waar gaten kunnen zitten waar je als brandweerwagen niet vast wilt komen te zitten. Zo zijn al dit soort procedures binnen het netwerk afgetimmerd. De evaluatie van de oefening leerde dat de verschillende teams prima samenwerken en goed voorbereid zijn. Leermomenten - hoe klein ook - kunnen de kwaliteit alleen maar weer verbeteren. Een mooi voorbeeld van militair-civiele samenwerking. De Luchtmacht in vredestijd rechtstreeks in dienst van de burger.

OVEREENKOMST MET BELGIË

Op 19 november werd de eerste gezamenlijke (natuur)oefening gehouden in Antwerpen in het natuurgebied 'Noorderkempen' waar enkele Nederlandse brandbestrijdings-helikopters steun gaven aan het Belgische 'Fire-Heli-Team', waaronder een helikopter van de Belgische Politie en de verschillende Belgische brandweer eenheden. Voornaamste doelstellingen waren de Nederlandse en Belgische procedures, uitwisseling van berichten en het testen van de operationele communicatie. Het was de eerste keer dat de Nederlandse helikopters oefenden in België na de ondertekening op 4 maart 2015 van het 'Memorandum of Understanding' over de uitvoering 'Bucket-activiteiten' (FBO, Fire Bucket Operations), een memorandum van de minister van Veiligheid, Justitie en Binnenlandse Zaken van België, de Nederlandse minister van Defensie en de minister van Veiligheid en Justitie in Nederland. Verantwoordelijkheden zijn nu vooraf gedefinieerd, en de inzet van Nederlandse helikopters kan nu veel sneller worden gerealiseerd. □

Wim Das & Kees Otten

DUTCH
Aviation
Magazine