

KLEIN MAAR FIJN !

Klein maar fijn

Malta, een klein eiland, maar met veel activiteiten in de omringende zee heeft natuurlijk een adequaat systeem voor reddingen op zee nodig. Met een bescheiden aantal inwoners van 400.000, maar daarnaast ook een miljoen toeristen per jaar kan je natuurlijk niet op je vingers blijven kijken. Malta heeft zijn eigen oplossing hiervoor.

Ten behoeve van toerisme

Malta is een rotsachtig eiland en heeft onder de zeespiegel vele spelonken, grotten en voor de kust gezonken schepen wat een grote attractie is voor scuba divers. Niet zelden komen deze door alle gevaren die de zee herbergt in de problemen. Ook verder op zee zijn wakende ogen nodig voor de visserijvloot, heel belangrijk voor Malta, en ander scheepvaartactiviteiten waarbij Malta letterlijk een kruispunt inneemt. Van militaire oorlogsbodems en cruiseschepen tot vrachtaarders en illegale immigratie, er gebeurt van alles. Daarnaast is er behoefte aan medevac op het eiland zelf en vanaf de twee kleinere eilanden Gozo en Comino en aan politie taken. Dit alles wordt gecoverd door de Armed Forces of Malta, die daarbij wel assistentie krijgt.

Buitenlandse hulp

Gedurende vele jaren (1973-1980) was er dan ook hulp uit Libie die een Super Frelon gestationeerd had op Malta. Vanaf 1980 kwam er technische hulp uit Italië en in 1988 werd een memorandum getekend dat resulteerde in de Missione Italiana di Assistenza Tecnico-Militare waarbij er een permanent detachement van twee Agusta Bell 212 helikopters van de Italiaanse luchtmacht gestationeerd werd op Luqa en de kosten voor rekening worden genomen voor het Italiaanse ministerie van defensie. De Maltese luchtmacht opereert zelf met drie SA-316B Alouette III helikopters die ooit van de Libische luchtmacht (LARAF) werden overgenomen. Twee Breda Nardi NH-500M's, die geschonken werden door het Italiaanse Guardia di Finanza en twee SE-3160 Alouette III een gift van onze eigen Klu staan in reserve. De Alouette helikopters worden vooral ingezet voor de korte afstand terwijl de AB-212 met een grotere actieradius verder de zee op gaat, zeg maar het 'medium SAR' werk doet. Dat hierbij ook internationaal zeegebied tussen Italië en Malta betrokken kan raken zal niemand vreemd vinden en geeft gelijk het belang van de Italianen aan. Er wordt gevlogen met een gecombineerde bemanning van Italianen en Maltezers in de Italiaanse helikopters en voorts wordt hiermee voorzien in opleiding van zowel piloten en redders.

Piloot op stoel van leraar

Wie met beperkte middelen de inzet optimaal wil houden doet er verstandig aan om aan preventie te doen. De commandant van de flight operations Anthony Zammit vertelt over zijn opleiding op de US Coast Guard, National SAR School in Yorktown, Virginia waar hij en enkele collega's de kwalificatie SAR Mission Coordinator (SMC) behaalden. Een man met humor, die in zijn vrije tijd graag het van de Coast Guard meegekregen shirt draagt met een print van Elvis en onderschrift 'If you are out there, we're gonna find you'.

Hij vertelt mij over zijn workshop met powerpoint presentaties voor de lokale vissersgemeenschap in Birzebbuga en hoe instructief dat was voor de vissers. Er is zelfs een stuk over geschreven getiteld 'Helicopter Assistance to Fisherman'. Niet alleen bekendheid met de capaciteiten van helikopter en de crew is belangrijk, maar vooral wat kun je zelf doen? Hoe meer voorbereid de opvarenden zijn, hoe makkelijker de redding zal

verlopen. Stap voor stap wordt dan ook uitgelegd en vooral wat er van de vissers verwacht wordt.

Afstemming

Vooraf in de nacht zijn operaties boven zee erg gevaarlijk, er wordt manueel gevlogen zonder nachtzichtapparatuur. Als er 3 of 4 trawlers in een groep varen dan vragen we diegene die hulp nodig heeft of er op afstand een flitslamp of zaklantaarn kan worden gebruikt voor identificatie, maar in het donker mag dat niet van zeer dichtbij aldus Zammit. Ook een lichtkogel mag, alleen niet op de helikopter richten is het credo. Bij noodgevallen, bijvoorbeeld een ernstige gewonde wordt gevraagd om al vast richting de kust te varen. Er is naast de piloot een redder, een winch operator en afhankelijk van de melding soms een dokter aan boord van de helikopter. Winchen wordt bij voorkeur boven het achterdek gedaan. In de tussentijd is er per radio (of per mobiel) gemeld om hoeveel personen het gaat, de geografische positie doorgegeven, identificatie etc. Met nadruk verteld Zammit; pas in de tussentijd eerste hulp toe zoveel als mogelijk is en vooral als er obstakels zijn op het achterdek, verwijder ze, desnoods omhakken is de instructie.

Als de heli zeer nabij is ga dan vervolgens met de kop in de wind varen tenzij de windsnelheid minder dan 5 knots is dan kan gewoon in elke richting doorgevaren worden. De boot wordt gevraagd om de snelheid tussen 4-8 knots te brengen en vervolgens zal de helikopter van rechts langszij komen onder een naderingshoek van 20-30 graden. De piloot, die rechts zit heeft dan enig zicht terwijl de winch operator aan de linkerkant en op dat moment de dek kant zit.. Men mag niet de haak vastpakken op het schip, hij kan statisch geladen zijn. Eerst zal de redder afdalen en vervolgens een slachtoffer omhoog laten gaan. Na de redding wordt verzocht visueel contact te houden met de helikopter want in geval er iets valt kan je het ontwijken.

Vooruit kijken

Natuurlijk wordt er gekeken naar een nieuwe helikopter nu de Alouettes als op leeftijd komen. Er zijn onderhandelingen gaande voor de acquisitie van de UH-72 Latoka de Amerikaanse versie van de EC-145 in een gezamenlijke deal met de V.S. maar het is even op 'hold' gezet. Het vliegen met Night Vision Goggles zal dan een hele nieuwe dimensie openen voor de Maltezer Piloten, en het afzoeken van het zeeoppervlak zal makkelijker worden met de nieuwste apparatuur. Tevens zal de actieradius groter worden, die is nu 100 nautical miles voor de Alouette en het dubbele voor de AB-212. Het Italiaanse detachement onder leiding van Major Baldini heeft dan ervaring gebracht bij voldoende piloten om die stap te kunnen maken. Malta moet vooral vooruit kijken en de toeristen, waaronder veel Nederlanders moeten zich veilig voelen in de wetenschap dat de Maltezers klaar staan. Commandant Zammit zal het misschien niet meer allemaal van dichtbij meemaken en met pensioen zijn en daarmee behoren dan zijn nachtdiensten tot het verleden.

Kees Otten & Wim Das

Additioneel t.o.v. de publicatie in Nederland:

Jaarlijkse Air Show

Reeds jarenlang was de Malta Airshow een erg goede gelegenheid om de Maltese Luchtmacht te presenteren aan het grote publiek. Deze populaire show hebben we de laatste jaren in verschillende gedaantes voorbij zien komen. Afhankelijk van de situatie op vliegveld Luqa werd de show dan wel gehouden boven het veld zelf, dan wel vlak voor de kust van

Malta's populaire toeristische kustlijn. Ook de static show ziet er elk jaar weer anders uit. Voor het static-gebeuren heeft de Malteser basis uitstekende contacten met de Malta Spotting Group welke groep springlevend is en geheel gefocussed op de vele interessante bezoekers. Dit jaar was het thema geconcentreerd rond de Royal Air Force (RAF) en waren er minder Italiaanse bijdragen dan wellicht vorige jaren. Vanwege enorme constructie werkzaamheden op het veld, betreffende de nieuwe hangaar voor het Duitse Lufthansa, bestemd om de enorme Airbus A-380 een dakje boven z'n hoofd te kunnen geven tijdens onderhouds werkzaamheden was de static relatief bescheiden. Vliegbewegingen op het veld werden beperkt tot starts en landingen. Voor de eiland bewoners was de verschijning van het Engelse Red Arrows stuntteam een ware traktatie, Malta heeft een warme relatie met het United Kingdom. Deze gelegenheid werden de Arrows begeleid door een Zweedse Tp.84 Hercules. Dit jaar was wel het meest opzienbarende item de entree en tentoonstelling van de RAF Typhoons, de Eurofighters, ingevlogen vanuit Cyprus, terwijl andere kisten zoals de Hawks, Tucano's en Harriërs rechtstreeks uit de UK binnen kwamen zetten. Andere vliegtuigen zoals twee Jet-Streams en twee Beechcraft 350 King Airs kwamen een kijkje nemen in verband met de te vervangen Maltese Islander. Bijzonder de moeite waard was de vliegshow - vooral vanwege het weer op de zondag - boven St. Pauls Bay en boven de dorpen Bugibba en Qawra.

Niet alleen de luchtacrobatiek boven de baai is indrukwekkend en een heel speciaal gezicht. Maar waar anders kun je een heuse CL-415 'waterbomber' live wel een zevental keren de tanks zien vullen vlak voor de ogen van het publiek, en even zoveel demonstraties op welk een overweldigende wijze deze 'Super-Scoop' zijn enorme bluswater massa's ook nog eens dumpt onder het vliegen van spectaculaire hoeken ? Zodoende werd het publiek één van de dagen van hun leven bezorgd ! Deze verschijning van de CL-415, behorend tot de 'Protezione Civile Nazionale' werd dankbaar aanvaard. Mocht de show bescheiden zijn zoals de Maltese luchtmacht zelf, één ding is zeker. Het professionalisme in dit gedeelte van Europa is even goed als in elk ander deel van het Europese vasteland ! Tijdens een toeristisch uurtje dichtbij St. Julian's konden de verrichtingen van een AB-212 (Huey) worden gadeslagen welke kat-en-muis spelletjes leek te spelen met een kleine boot vlak onder de kust. De opletende toeschouwer kon zien dat het geen schip in nood was wat om hulp had gevraagd, maar dat het routine reddings operaties betrof die werden geoefend door crew en redders die zo hun vaardigheden op een peil houden wat noodzakelijk is om levensreddend werk op zee mogelijk te maken en te houden. Niet in de laatste plaats voor de miljoenen toeristen die in de jaren het eiland Malta bezoeken.

Kees Otten & Wim Das
