

Met de kustwacht op patrouille

Met de kustwacht op patrouille

Slechts weinigen vermoeden wat de Dornier Do-228-212 van de kustwacht voor taken uitvoert, maar diegenen die er mee te maken hebben gehad weten wel beter. Het toestel en zijn bemanning houden een oogje in het zeil op het Nederlandse deel van de Noordzee, en dat is hard nodig. De waarnemers in het kustwachtvliegtuig zijn primair verantwoordelijk voor het signaleren van milieu overtredingen waarbij het o.a. om olielozingen gaat. Daarnaast is er een belangrijke SAR rol voor schepen in nood, een rol die min of meer van de Orion's werd overgenomen

Op de taak berekend

De Do-228 is uitgerust met een TERMA Side Looking Airborne Radar (SLAR) onder de buik waardoor het toestel uitermate geschikt is om olievlekken op te sporen. Uitgezonden radarbeelden geven een beeld (image) van het zeeoppervlak terug, zelfs door de wolken met als enige voorwaarden dat er daglicht aanwezig is en het zeeoppervlak niet vlak mag zijn door windstille. De zee reflecteert grijs terug op de uitgezonden radarstralen, een schip geeft een hard wit signaal en een oliespoor geeft een gedempt donker signaal terug. Dit geldt ook voor sommige chemicaliën mits het zogenaamde 'drijvers' zijn want 'zinkers' en 'oplossers' vindt je niet terug. Deze bij toeval gevonden toepassing van de SLAR, een instrument wat in de militaire industrie zijn oorsprong vond bleek zo waardevol dat vrijwel iedere kustwacht rond de Europese zeeën nu met zo'n apparaat vliegt.

Naast deze SLAR blijft ook het visueel waarnemen een belangrijk onderdeel van het werk waarbij regelmatig 'laag' wordt gegaan en daarmee wordt bedoeld op ooghoogte van de kapitein van het te observeren schip. De dagelijkse milieucontroles gebeuren in opdracht van Rijkswaterstaat, die eigenaar is van het toestel. De piloten worden ingehuurd via de Koninklijke Marine bij VSQ-7. Op deze manier is er een kleine selecte groep piloten en andere bemanning ontstaan die zich alleen hiermee bezig houden en in hoge mate gespecialiseerd zijn in dit werk. De crew wordt vaak bijgestaan door waarnemers van de douane of Politie.

Showing the flag

Onze crew bestaat uit eerste vlieger captain Mark Foppele in de linkerstoel en eerste vlieger Roel Hondema in de rechterstoel als co-piloot en navigator. Missioncommander Milieu Controle Bert Backus huist achterin. Mark is vandaag vervanger, de eigenlijke captain was niet helemaal fit. 'Je moet ook naar de Mac gaan en niet je vriendin laten koken' horen we via de intercom... De stemming zit er in! Het is bloedheet en we zweten als otters in onze dompelpakken waarbij we in een niet al te groot vliegtuig (max. 19 personen in passagiersuitvoering) volgestopt met consoles aan een 3 ½ uur durende observatievlucht beginnen vanaf Schiphol-Oost. (normaliter is de thuisbasis Den Helder) Het Nederlandse deel van de Noordzee vormt een exclusieve economische zone met veel offshore en

scheepvaartbewegingen. Het is belangrijk om te laten zien dat je aanwezig bent en controleert, wat in jargon 'showing the flag' heet. Via AIRNAV is de computer gekoppeld aan een satelliet waarbij routes zijn geprogrammeerd en je via verbinding met de automatische piloot van het toestel een speciaal traject afvliegt. Gevlogen wordt in sectoren, vastgelegd in zgn 'November-Lima (NL) punten. Ruwweg 3 zones vanaf de kustlijn worden ingedeeld waarbij tot 35 mijl uit de kust dagelijks wordt gecontroleerd, tussen 35-55 mijl iedere 2 dagen en voorbij 55 mijl 1 keer per drie dagen.

Caught in the act

Bert geeft tussendoor informatie, zoals wat er gebeurt bij een overtreding, bijvoorbeeld een olielozing? Als wij dat waarnemen met de SLAR aldus Bert dan nemen we contact op met de kapitein van het desbetreffende schip via kanaal 16 waarop ieder schip bereikbaar is en meestal wordt er dan gekozen om te verhuizen naar een ander werkkanaal. Soms schakelen andere nieuwsgierige schepen in de buurt mee om het spel te volgen, wat preventief werkt. Wat is uw 'callsign'? is de eerste vraag en bij een antwoord checkt iemand van de bemanning via de radio met Schiphol of Den Helder de gegevens via het internationale Lloyds programma en vragen wat de olie daar doet. Op het Nederlands deel van de Noordzee is de Nederlandse wetgeving van kracht wat inhoudt dat wij proces verbalen kunnen uitdelen die dan door de Noordzee Officier van Justitie in Amsterdam worden behandeld. Dan wordt de naam gelezen door op 200 voet langs het schip te scheren in een 'low level check' 's nachts daarbij geholpen door een sterk zoeklicht. Zaak is wel om apparatuur niet echt uit het raam te steken omdat de wind veel te sterk is, daarnaast is het toestel op deze hoogte even buiten het radarbereik van de toren in Amsterdam. Schepen worden in de regel ondervraagd op lading en de bestemming waarna 'port state control' wordt ingelicht die op de plaats van bestemming een onderzoek uitvoert.

Kwantificeren van olieschade

Er wordt een 'standard pollution observation detection log' gemaakt. Belangrijk zijn de lengte en breedte van de vlek, de bedekkingsgraad (zitten er gaten in) en visueel waargenomen kleurschakeringen. Een indruk wordt gemaakt op het aspect voor het oog waarbij 'sheen' staat voor transparant, 'rainbow' voor kleuren, 'metallic' voor koper/zilverkleur en 'true colour' voor massieve zwarte/donkerbruine kleur. Met deze gegevens kun je berekenen binnen een minimum-maximum traject hoeveel kubieke meter (liter) olie er zou kunnen liggen. Besloten wordt of er een schip heen moet om dit te bestrijden, want hoe gek het ook klinkt, het beste overzicht heb je vanuit de lucht en hier is de juiste plaats voor belangrijke beslissingen.

Vroeger had Rijkswaterstaat de bij het publiek bekende Smal agt, maar die is nu verouderd en tegenwoordig is er het oliebestrijdingsvaartuig. Ms. ARCA die overigens binnen 1 uur bemand kan zijn voor oliebestrijding. De techniek van de Smal agt is verder doorontwikkeld en er is ook bij Bert zelf om advies gevraagd. Niet zonder trots vertelt Bert dat hij ook regelmatig zelf op schepen heeft gezeten en het vak vanuit

alle hoeken kent. Als one scene commander was hij betrokken bij oliebestrijding na de olieramp met de Sea Empress te Wales (1996), de Erika in de golf van Biskaje (2002) en bij de recente ramp met de Prestige voor de kust van Noor West Spanje.

Internationale oriëntatie

Er is vrijwel geen terrein waar de controle zo afhankelijk is van de buurlanden als de zeebewaking. Een hecht internationaal gezelschap met duidelijke en verregaande samenwerking is vrijwel een voorwaarde. Onder het 'Bonne Agreement' houden de Noordzeelanden te weten Duitsland, Denemarken, Zweden, Noorwegen, Groot Brittanie, Nederland, België en Frankrijk acht keer per jaar een Tour d'horizon waarbij alle landen deze één keer uitvoeren. Het is een internationale vlucht waarbij je drie dagen onderweg bent met een overnachting in Inverness, Schotland en Bergen, Noorwegen. Het is een wederzijdse controle op elkaar's continentale zone met name op de off shore omdat platformen ook nog wel eens wat willen lozen. Het is ook belangrijk om techniek en procedures met elkaar te delen en te weten waar je staat. In het project Eumarex is er een uitwisseling van piloten en expertise o.a. tussen Nederland en Finland die vanaf Turku ook vliegen met een Do-228.

Een ander project is CEPCO (Coordinated Extended Pollution Control Operations) waarbij meerdere landen en vliegtuigen betrokken zijn. Het idee is om 24 of 36 uur lang een stuk zee af te scannen zowel met radar, SLAR, visueel en infra rood imaging. Een curiosa aan landen en vliegtuigen doen mee. De Do-228 is een functioneel goed vliegtuig (Nederland, Duitsland en Finland), de Casa CN-215 wordt gebruikt door Letland en Spanje, de Cessna 406 door Frankrijk en Engeland, De Noren gebruiken een Swearingen Metro, de Denen een Challenger, Zweden vliegt met ook met een Casa vanaf Karlskrona en de Polen zetten de An-28 Bryza in. Kwaliteitsverschil is er ook waarbij Letland tot voor kort vloog met slechts een laptop, een movingmap zeekaart en 'visual-eyes' in een L-410 terwijl de Finnen bijvoorbeeld een 360° surround looking radar hebben en het toestel ook voor 'border-patrol' gebruiken aan de oostgrens.

Niet alleen olie

Er zijn meerdere belangrijke zaken die controle behoeven op de Noordzee zoals visserij controles (vangstquota), signaleren van vluchtelingen (veel mensen op een schip), verliezen van vracht (containers overboord), drugstransporten (contrabande) maar ook een hele simpele taak als routing. Er zijn meerdere eenrichtings vaarroutes waar op gelet moet worden maar ook kennen bepaalde vaarroutes beperkingen. Boven de wadden eilanden ligt een vaarroute waar olietankers met een capaciteit boven de 10.000 ton (en chemicaliën tankers boven de 5.000 ton) niet mogen komen omdat het risico voor de Waddenzee als kraamkamer van de Noordzee te groot is. Zij moeten een noordelijker gelegen vaarroute nemen richting Duitsland, echter als de tanker leeg is mag hij er wel varen. Begrijpelijk dat hiermee het handje wordt gelicht. Er is echter een uitstekende samenwerking met de Duitsers en de port state control weet het dan op te vangen. Er worden heel wat boetes uitgedeeld op die manier. Achter een aparte console voorin de kist zit vaak een waarnemer van de douane, marechaussee of politie/aid die in een pool van

waarnemers werken. Kunnen ze niet dan ben ik er zegt Bert want hij is ook gekwalificeerd voor dit werk. Wij functioneren als de boswachter van de Noordzee aldus een grijzende Bert.

De kustwacht vliegt voor ons allen

Naast al dit politie werk wordt er ook Surveillance en SAR gedaan en bestaat er een 'Crew Ready 3' engagement waarmee wordt bedoeld dat er binnen 3 uur na alarmering de lucht in wordt gegaan voor een vlucht van maximaal 4 uur. De piloten roemen het toestel vanwege de lekkere vliegkarakteristieken, zijn zeer lage stalspeed van 85 knopen en uitstekende prestaties op zeer lage vlieghoogte (tot 100 ft. boven het zeeoppervlak). Er wordt nu ongeveer 1200 uur per jaar gevlogen maar dit zullen er 1700 worden als er twee nieuwe toestellen ter vervanging van de huidige zullen worden aangeschaft en er zullen dan zes mission commanders in dienst zijn. Na een low level check over enkele kleine olievlekken wordt nog even visueel contact gezocht met het wrak van de Michelle die gelicht wordt door de Smit-Tak7, er komt geen olie vrij. Na drie uur vliegen over de Noordzee met de ogen steeds in de alert status arriveren we in de Heli Protect Zone waar veel helikopter verkeer is en gaan we over op hun frequenties. Het dagje zit er op en wij zijn onder de indruk van de geleverde prestaties, geen werk voor claustrofoben! Slechts weinigen weten van deze taken in 's lands dienst maar één ding is zeker, het is een geruststellend idee dat er zo gewaakt wordt over onze persoonlijke veiligheid en die van het milieu.

Wim Das & Kees Otten

Dornier Do-228-212

Lengte	16,56m.
Spanwijdte	16,97m.
Hoogte	4,86m.
Bereik	1000-2700 km.
Max. snelheid	369 km/u
Max. startgewicht	5700 kg.
Max. lading	1783 kg.
Motoren	2 Garret TPE-331-5-252D 579 Kw (802 pk) elk