bestaande uit de adjudanten Keizer en Van Luijk, de opdracht van het bureau Vlieg- en Bedrijfsveiligheid gekregen om met een arts en een vliegtuigspecialist naar Hindeloopen te vliegen om de mogelijk gevonden stoffelijke resten en enkele vliegtuigonderdelen van de politieboot over te nemen wanneer deze in de haven van Hindeloopen afmeert. Het is dan 16.20 uur.

Adjudant-vlieger Keizer:
"Om 17.00 uur ben ik op de parkeerplaats bij de jachtwerf in Hindeloopen geland. De weersomstandigheden waren niet zo goed. Tijdens de vlucht, op 200 voet, was het zicht beneden de één kilometer en met de landing zelfs minder dan één kilometer. Na enige tijd wachten werd mij door de daar aanwezige rijkspolitieman medegedeeld dat de bewuste boot rond 20.00 uur pas zou binnenlopen. Vervolgens werd ik begroet door een zeer vriendelijke, doch nog meer verbaasde burgemeester van Hindeloopen. De man wist absoluut niet wat er gaande was. Ik heb hem snel ingelicht omtrent het doel van onze komst. Aangezien het nog wel enige tijd zou duren en het weer verslechterde, de vooruitzichten volgens de meteo ook niet erg 'florissant' waren en het feit dat het op de landingsplaats toestromende publiek ons (wij en de politieman) handenvol werk opleverde om de mensen van de heli weg te houden, heb ik telefonisch contact gezocht met de vliegbasis voor toestemming om terug te keren in verband met de ongewenste situatie en weerslimieten. Het geplande transport zou verder over de weg plaatsvinden en door de Koninklijke Marechaussee worden geregeld. Eenmaal op de terugweg naar Leeuwarden hoorde ik op de radio Wennekendonk toestemming vragen te mogen starten naar Hindeloopen! En alles was toch al geregeld? Eenmaal geland, om 18.45 uur, heb ik de WingOps-officier verzocht Wennekendonk terug te roepen. Het risico was te groot dat hij met zijn heli op de parkeerplaats in Hindeloopen de nacht moest doorbrengen..."

Door de slechte weersomstandigheden wordt het zoeken vanuit de lucht een dag uitgesteld. De daarop volgende dagen wordt er elke dag intensief, voor zover de weersomstandigheden het toelaten, door een SAR-helikopter het IJsselmeer afgezocht. Ook wordt op het bergingschip door de SAR-bemanning een portofoon neergelaten, zodat de aan boord zijnde luchtmacht specialisten 'ongestoord' kunnen communiceren. Uiteindelijk worden zes dagen na de crash de stoffelijke resten van de ongelukkige vlieger gevonden. Wennekendonk en Van Luijk hebben de nare taak om het stoffelijke overschot van het bergingsvaartuig te hijsen en naar de Vliegbasis Leeuwarden over te brengen.

Later, als de stoffelijk resten door de patholoog-anatoom van het Bonifatius hospitaal zijn onderzocht, blijkt het, zoals verwacht, om luchtmacht vlieger kapitein E. Kropman te zijn, welke met zijn F-16 vanaf de Vliegbasis Volkel op weg naar de schietrange, door nog onbekende reden in het IJsselmeer is gestort.
Twee maanden later wordt de as van kapitein-vlieger Kropman door een SAR-bemanning, op verzoek, vijftien mijl ten noorden van Terschelling, boven de Noordzee uitgestrooid...

Fataal ongeluk met Leeuwarder toestel

F-16 vlieger Kropman in IJsselmeer gestort

LEEUWARDEN - Ongeveer vijf kilometer uit de kust ten noordwesten van Stavoren zijn gistermiddag rond kwart over drie door een helicopter van de Marine brokstukken van de F-16 waargenomen, die sinds kwart voor twaalf die morgen op de basis Leeuwarden werd vermist. Toen even later ook nog een vliegerhelm was gevonden was het duidelijk: kapitein Eric J. L. Kropman (35) uit Veenwouden was met zijn toestel neergestort en om het leven gekomen. In de loop van de middag zijn door de rijkspolitie diverse wrakstukken binnengebracht in de haven van Hindeloopen. Een deel van de restanten werd overgenomen van een visser, die wel de klap had gehoord, maar niet het neerstorten had gezien en was gaan verzamelen wat hij zag.

3 november 1980

Naar aanleiding van deze zoekactie plaatste adjudant-vlieger Wennekendonk enkele kritische opmerkingen in zijn SAR-actierapport:

- Tijdens de zoekactie was weer eens het gemis van een goede radioverbinding (in de vorm van een marifoon) met de deelnemende schepen gebleken. Vanuit de lucht zijn wrakstukken of andere belangrijke delen eerder zichtbaar zodat een schip naar de positie kan worden gedirigeerd. Het uit het oog verliezen van voorwerpen omdat schepen moeten worden 'opgehaald' of de positie via derden moet worden doorgegeven is een slechte zaak voor het verdere verloop van de actie.

- Het op eigen initiatief vertrekken van de bowser chauffeur op Breezanddijk, tegen de gemaakte afspraak in, was ronduit slecht te noemen. Zo ontstond een spontaan tekort aan brandstof, want ik rekende echter erop dat de tankwagen ter plaatse -dus zeer dichtbij- zou blijven gedurende de gehele actie...

Wat hem het meest dwars zat, was toch wel dat het zeker tot vier uur na de scramble pas duidelijk werd dat er moest worden gezocht naar een vermiste F-16! Waarom dit zolang onduidelijk bleef, is nooit helemaal duidelijk geworden.

Adjudant Wennekendonk:
"In die tijd waren de verhoudingen met de WingOps niet zo erg goed. Als helikoptervlieger was je min of meer op jezelf aangewezen; je werd er op uitgestuurd, maar als het erop

03-SAR-KLu1.indd 163 1-9-2015 15:45:02



Een vertrouwd gezicht: vertrek van de Kitbag (*H-67,* met passagier) voor een standby dag op Terschelling. (Dick Breur)

aankwam, nam men geen verantwoording of was er geen ondersteuning. Deels kwam dit door desinteresse ten aanzien van de helikopterwereld, deels door snel wisselende bezettingen van de dienstdoende jachtvliegers op de WingOps. Zo kwam het voor dat ik een keer naar Schiermonnikoog werd gestuurd om iemand in levensgevaar op te halen. Pas tijdens de vlucht kwam ik er achter dat het weer beneden de limieten werd. Op Schier ramden we bijna de lantaarnpaal, in de buurt van de landingsplaats. Toen ik dit via de radio duidelijk maakte, wilde men geen verantwoording meer voor het verdere verloop van de terugvlucht en de landing dragen en werd ik verwezen naar het Marinevliegkamp De Kooy! Met een stervende patiënt aan boord vond ik dat niet acceptabel en ben met behulp van de GCA (nadering met behulp van de radar) op Leeuwarden geland, waarna ik om een auto heb gevraagd om vanaf de landingsbaan voor me uit te rijden(!) naar de flightline; het zicht was namelijk nul komma nul!"

ORDE VAN DE DAG

Het werk ging intussen gewoon door. Tussen de 'reguliere' patiëntenvluchten, waaronder een patiënt met een hersenbloeding tijdens een zoekactie, een opening van een clubhuis van luchtverkenners in Leeuwarden, een vlucht op zondagavond met een patiënt met een schedelbasisfractuur van Schiermonnikoog naar Groningen, enzovoort, werd het gerucht sterker dat de luchtmacht een afvaardiging wilde sturen naar de in België te houden Rescue Meeting. De geplande periode, de eerste vakantieweek in juli, was echter een struikelblok. Door de ingekrompen personele bezetting was het zeker niet haalbaar twee teams samen te stellen. Door het inkorten en verschuiven van de diverse opgenomen verloven, kon uiteindelijk een team worden geformeerd. Langzaam kon nu worden gestart met enkele trainingsvluchten.

Op 20 juni 1980 werd groot alarm gegeven. Bij Ameland waren volgens de melding veertien wadlopers in nood. De uitrukkende SAR-heli kwam al snel op de opgegeven positie aan. Daar troffen zij geen wadlopers, maar een schip van Rijkswaterstaat aan. Omdat geen communicatie mogelijk was (bij gebrek aan juist op elkaar afgestemde radioapparatuur!) werd enige malen om het schip gecirkeld. Maar omdat geen tekenen van onrust of enig andere aanwijzing werden waargenomen, werd het zoeken voortgezet. Naar later bleek, waren, op een na, alle in nood verkerende wadlopers inderdaad door het schip van Rijkswaterstaat opgepikt ruim voordat de KLu-heli arriveerde. Er werd, samen met een marine helikopter nog twee uur gezocht alvorens ook de laatste wadloper was gevonden...
Een week later werden in het weekend twee patiëntenvluchten achterelkaar gevlogen met een incomplete bemanning; het alarmeringssysteem functioneerde weer eens niet goed, waardoor de boordmonteur niet werd gewaarschuwd...

Het team dat in juli werd afgevaardigd naar de Rescue Meeting stond onder leiding van SAR-commandant, majoor H.G.M. Loonen.

Sinds de energiecrisis in 1973 was een dergelijk evenement niet meer gehouden. Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van het Koninkrijk België werd dit jaar door de Belgische Luchtmacht de Rescue Meet weer nieuw leven ingeblazen. Droeg een dergelijk evenement in het verleden

03-SAR-KLu1.indd 164 1-9-2015 15:45:03

een sterk wedstrijd karakter, nu lag meer de nadruk op het uitwisselen van ervaringen. Adjudant-vlieger Wennekendonk:

"Door met elkaar te praten, leer je een heleboel. De competitie is eigenlijk een spelletje om het gezellig en spannend te maken, maar als je een foutje maakt, ga je met de andere deelnemers praten, gewoon informeel bij elkaar, achter in de kist. Je hebt hier ook een enorme dosis geluk nodig", volgens Wennekendonk, "Echte profs kunnen door één miskleun helemaal achteraan het klassement eindigen. Maar als het menens is, zijn we allemaal even goed..."

De Rescue Meeting werd gehouden gedurende de derde week van juli, tegelijkertijd met voor de kust een grootse marine vlootschouw. Er deden negen deelnemende teams mee, uit zes landen. Bij terugkomst op Leeuwarden was naast de opgewektheid ten aanzien van het sociale bijgebeuren, ook de teleurstelling over het behaalde resultaat bij het geselecteerde SAR-team waar te nemen. Bij geen van de onderdelen hadden zij zich in de prijzen kunnen vliegen. Zij hadden zich slechts met een zesde prijs in het totaal klassement tevreden moeten stellen. De Belgen zelf(!) werden eerste. Slechte resultaten hebben altijd oorzaken. Het SAR-team had er dan ook een paar bedacht:

- te weinig gelegenheid gehad om te oefenen,
- de scheidsrechters waren tegen,
- protesten werden onvoldoende behandeld,
- de Belgen waren op eigen terrein!

Naast het 'gewone' patiëntenvervoer -gedurende de zomermaanden bijna dagelijks- van zwangere vrouwen, hartklachten, blindedarmontstekingen, maagbloedingen, en dergelijke, waren er ook de 'bijzondere' patiëntenvluchten, meestal naar aanleiding van een ongeval. Bij deze vluchten was bij wijze van spreken de urgentie van het transport nog hoger als bij de enigszins 'normale' vluchten. Enkele bijzondere vluchten van die zomer...

Een 19-jarige leerlingverpleegster uit Ede raakte een dag na de boven beschreven zoekactie op Terschelling zwaar gewond, toen zij op de Hoofdweg te West-Terschelling ter hoogte van camping Dellewal met haar auto in een flauwe bocht naast de weg kwam en over de kop sloeg. Het meisje werd dermate gewond aan hoofd, borst en

WEER EEN TOUW...

Het kleine zeiljacht Fortunella *met vier opvarenden verlaat op dinsdag 15 juli de haven van Terschelling, met bestemming Stavanger in Noorwegen. De weersberichten zijn gunstig. Maar naarmate het jacht de kust verder achter zich laat, wordt het weer slechter. Daarom, en omdat enige opvarenden met zeeziekte te kampen hebben, besluit de schipper naar Terschelling terug te keren.*
Omstreeks 07.00 uur de volgende morgen loopt het jacht met gereefd grootzeil het gevaarlijke Thomas Smitgat in. Ter hoogte van de TS-2 boei wordt het door een achteroplopende breker helemaal op haar zij geworpen, waardoor zowel de schipper als een van de opvarenden overboord vallen. Beiden dragen geen zwemvest(!), maar de schipper heeft wel een reddingslijn om en weet zich weer aan boord te trekken. De afstand tussen schip en drenkeling wordt steeds groter en de overgeblevenen weten nog een reddingsvlot over boord te gooien. Maar de drenkeling weet dit niet meer te pakken te krijgen...

In alle vroegte wordt door de Brandaris *op Terschelling alarm gegeven. De* Carlot *vaart om 07.30 uur uit. De zee is erg ruw, met een windkracht 8. Ook het KLu-detachement en de WingOps van de Vliegbasis Leeuwarden worden gealarmeerd. In verband met enkele beproevingen van de F-16 op wapen technisch gebied, verblijft er op dat moment een* Alouette III*-bemanning van de GPLV met hun helikopter op het voormalig onderkomen van de SAR standby helikopter. In het vroege uur worden zij benaderd door de vuurleider van de schietrange om mee te helpen bij de zoekactie, zolang de SAR-heli van Leeuwarden nog niet is gearriveerd. Veel mogelijkheden zien zij echter niet met hun niet voor redding uitgeruste helikopter.*

De in zijn vrije tijd op camping Dellewal op Terschelling toezicht houdende boordmonteur-redder, adjudant Van Luijk, krijgt door middel van zijn scanner ook lucht van het drama en spoedt zich naar de landingsplaats. Daar weet hij de bemanning van de 'groene' Alouette *te overtuigen van het feit dat je voor het opsporen van een drenkeling en hulpverlening niet per sé een SAR-helikopter nodig hebt. Snel wordt door de kok van het detachement een noodreddingslijn in elkaar geknoopt.*

Om 08.00 uur hangt de helikopter, met redder Van Luijk aan boord, boven de opgegeven positie. Nog geen vijftien minuten later arriveert de SAR-heli van Leeuwarden ter plaatse. Omdat deze nog buiten de diensturen is uitgerukt, bestaat de bemanning slechts uit een minimale bezetting; een vlieger en een boordmonteur. Er wordt daarom besloten dat de beide heli's voor een korte stop terugkeren naar de landingsplaats om redder Van Luijk over te laten stappen zodat nu een complete bemanning zich in de juist uitgeruste helikopter bevindt. Inmiddels is ook de strandreddingsboot Nicolaas Marius *van Paal 8 gelanceerd. Ruim een uur wordt nog gezamenlijk gezocht, waarbij nabij de TS-5 het lege reddingsvlot wordt aangetroffen.*

Om 09.15 uur maakt de Carlot *uiteindelijk vast aan het dobberende jacht. Totaal ontredderd worden de drie opvarenden op sleeptouw genomen naar de haven van West-Terschelling. Korte tijd later wordt de actie, zonder resultaat, gestaakt.*

Twee weken later wordt door de bemanning van een Duitse coaster, zes mijl noord van Schiermonnikoog, het lijk van de vermiste zeiler aangetroffen.

03-SAR-KLu1.indd 165 1-9-2015 15:45:04

heup dat zij per SAR-helikopter naar het Bonifatius hospitaal in Leeuwarden moest worden gebracht.

Op Vlieland deed zich enkele weken later een ernstig ongeval voor op camping Stortemelk. Een 22-jarige vrouw uit Leeuwarden viel met haar hoofd door een raam in het recreatiegebouw van de camping. Daarbij liep zij drie slagaderlijke bloedingen in haar hals op. Door snel optreden van twee stafmedewerkers van de camping en de snel gewaarschuwde arts, kon tijdig voldoende eerste hulp worden geboden. Met spoed werd ook zij per luchtmacht helikopter naar het ziekenhuis vervoerd, ditmaal het Oranjeoord in Harlingen. Daar werd zij direct geopereerd.

Op 24 juli voer de *Carlot* uit met aan boord huisarts Smit voor een medische evacuatie vanaf een Duits vrachtschip op de Noordzee; aan boord van de *Roland Pacific* uit Bremen was de kapitein getroffen door een hartaanval! Nadat dokter Smit ter hoogte van de verkenningston van het Thomas Smitgat aan boord was gegaan en de patiënt had gestabiliseerd, werden zij overgenomen door de *Carlot* die koers zette richting Terschelling. Helemaal rond het eiland naar de haven van West varen, zou voor het slachtoffer te lang gaan duren, zodat inmiddels de standby helikopter van de luchtmacht was gealarmeerd. Omdat de *Alouette III* niet over de mogelijkheden van

Vlieger gered

Starfighter bij Terschelling in zee gestort

TERSCHELLING - Bij Terschelling is tegen kwart voor twee vanmiddag een Starfighter van de Canadese luchtmacht in zee gestort. De Canadese vlieger heeft zich met de schietstoel kunnen redden. Hij werd door een SAR-heli van de basis Leeuwarden licht gewond uit zee opgepikt en is inmiddels naar een ziekenhuis gebracht. De Starfighter was afkomstig van het veld Lahr-Sollingen in West-Duitsland. Samen met collega's bracht de Canadees een bezoek aan de basis Soesterberg en samen met collega's ook deed hij mee aan schietoefeningen boven Terschelling.

ZES MINUTEN EN 45 SECONDEN...

27 augustus 1980

Een Starfighter, afkomstig van een Canadees squadron op de West-Duitse vliegbasis Lahr, vlakbij Solingen, vliegt zijn tweede missie van die dag. Deze week vertoeft de buitenlandse eenheid, in het kader van een uitwisselingsprogramma tussen verschillende NAVO-landen, de zo genaamde squadron-rotation, op de Vliegbasis Leeuwarden. Kort na zijn run boven de Jackpot-range komt de Canadese Starfighter *in moeilijkheden. De vlieger weet zich op het laatste moment door middel van zijn schietstoel uit de cockpit te schieten en raakt daarbij lichtgewond (zijn arm is uit de kom) en daalt, zo'n twee mijl noord van de range, boven de Noordzee aan zijn parachute neer...*

Als de vuurleider van de Terschellinger schietrange zich bewust wordt wat er gebeurt, drukt hij de scramble-hoorn voor de SAR-bemanning in. Adjudant-vlieger Ten Oever en de boordmonteur-redders adjudant Van Luijk en sergeant Ludwig reageren onmiddellijk. In nog geen drie minuten hangen zij in de lucht. Korte tijd later arriveren zij boven de plek waar de Canadese piloot net in zijn dinghy is geklauterd; zes minuten en 45 seconden na de scramble ligt de lichtgewonde Canadees aan boord van de reddingsheli en wordt hij naar Leeuwarden gevlogen. Op verzoek van de vuurleider is via de Brandaris *ook de KNZHRM gealarmeerd. De* Carlot *verlaat de haven van Terschelling om op de plaats van de crash te zoeken naar mogelijke wrakstukken of aanwijzingen die eventueel kunnen leiden tot het vinden van de oorzaak van deze crash. Aan het eind van de middag keren schipper Bakker en zijn mannen terug met aan boord slechts kleine stukken van de Starfighter. Nadat Ten Oever en zijn redders de gewonde Canadees bij het Bonifatius hospitaal hebben afgeleverd, keren zij terug naar de plaats van de crash om eventueel de dinghy en chute te bergen, echter zonder resultaat. Toch tevreden over de snelle redding, keren zij terug naar de landingsplaats op Terschelling.*

Een week later is de geredde vlieger te gast in de SAR-crewroom om zijn redders te bedanken waarbij hij, naast een fust bier, een verchroomde spur aanbiedt; een metalen hakstuk onderaan de laars wat er voor zorgt dat tijdens het activeren van de schietstoel, de beide benen automatisch tegen de stoel aan worden getrokken, om te voorkomen dat deze onder het instrumenten panel blijven haken..[1]

1 De betrokken vlieger die op 27 augustus 1980, nadat hij zijn CF-104 noodgedwongen met zijn schietstoel had moeten verlaten, uit de Noordzee werd gered, was Major R.W. Porter, detachementscommandant van de vanaf de Vliegbasis Leeuwarden opererende Canadese eenheid.



De Canadese majoor-vlieger R.W. Porter brengt een toast uit op de goede afloop te midden van zijn redders, de adjudanten Van Luijk (links) en Ten Oever en sergeant-I Ludwig (rechts).
(Fotosectie Vliegbasis Leeuwarden)

03-SAR-KLu1.indd 166 1-9-2015 15:45:04



De H-67 'geduldig' wachtend op de landingsplaat bij het Bonifatius hospitaal tot de de patiënt is overgedragen aan de Eerste Hulp... (Dick Breur)

het gebruik van een hijsbrancard beschikte, werd besloten de patiënt direct naar het strand te varen, alwaar hij zou worden overgenomen door de helikopterbemanning. Ter hoogte van paal 3 werden dokter en slachtoffer met de rubberboot van de *Carlot* naar het strand gevaren, waar de Duitse kapitein op een brancard in de heli werd gelegd. Twintig minuten later lag de man op de afdeling hartbewaking van het Bonifatius hospitaal in Leeuwarden.

Begin augustus 1980 werden commandant Loonen en boordmonteur Schuller vanaf de vliegbasis gescrambled voor een wadloper die door een hartinfarct was getroffen, midden op het ondiepe gedeelte tussen Ameland en de vaste wal ter hoogte van Pieterburen. Eenmaal ter plaatse werden het slachtoffer en een begeleider aan boord genomen en naar de dijk gevlogen waar inmiddels een gewaarschuwde ambulance op hen stond te wachten. Vervolgens werd teruggevlogen naar de positie waar de wadlopers waren opgehaald, om de als enige nog achtergebleven wadloopgids op te pikken. Service van de zaak...

MEDISCHE AANVULLING

Eind 1980 werd tijdens een briefing door de chef Geneeskundige Dienst (CGD) het voltallige SAR-personeel meegedeeld dat, door externe oorzaken, in het vervolg bij het uitvoeren van een patiëntenvlucht een verpleger aan de bemanning zou worden toegevoegd. Vanuit het Haagse was bepaald dat, ondanks het feit dat de boordmonteurs een jarenlange ervaring hadden opgebouwd met het begeleiden van zieken en zwaargewonden, het (opeens) niet langer (medisch) verantwoord was dat de SAR-redders deze functie vervulden.

Op de vraag vanuit de SAR-gemeenschap of men wel besefte wat dit betekende voor

NACHTWERK

Commandant majoor Loonen en adjudant Van Luijk hebben dienst. Op zaterdagnacht rond 01.00 uur gaat de pieper: patiëntenvlucht, Ameland - Leeuwarden, messteken! Rond 01.30 arriveren zij, nog slaperig, op de vliegbasis. Dan vliegen zij de donkere nacht in.

Om 01.45 uur landen zij op het vliegveldje van Ameland. Het bloedende slachtoffer wordt naar binnen geschoven en ze vertrekken richting Leeuwarden. Net na de start komt het verzoek van WingOps of zij straks vanaf Leeuwarden een rechercheur met politiehond naar Ameland kunnen brengen, dit om het opsporen van de messtekende dader te bespoedigen. Even wordt tussen vlieger en boordmonteur overlegd: grote hond, kleine cockpit, duisternis, veel lawaai. Dan is het antwoord: "Maar proberen, niet?"
Na de patiënt te hebben afgeleverd bij het ziekenhuis wordt op de vliegbasis, waarschijnlijk door een communicatiestoornis, nog anderhalf uur gewacht op de 'politiedelegatie' van twéé agenten en een hond. Gedurende de vlucht naar Ameland gedraagt de hond zich voorbeeldig. De beide politiemannen ook. En vervolgens wordt de opdracht voor nog een patiëntenvlucht ontvangen: Vlieland-Harlingen, hartinfarct. Uiteindelijk landen zij rond 05.15 uur op de vliegbasis. Wat een nacht!

03-SAR-KLu1.indd 167 1-9-2015 15:45:05

de begeleider van een stervende, een aanstaande moeder of ziek kind, nu de enige resterende zitplaats in de cabine (bij een liggende patiënt achterin!) bezet ging worden door een verpleger, was het antwoord duidelijk: jammer, maar helaas...
Een uitermate vreemd besluit wanneer men bedenkt dat de inzet van de SAR-heli van de KLu niet onder de Wet op het Ambulancevervoer viel en derhalve als noodhulp diende te worden beschouwd. Als alternatief werd voorgesteld SAR-redders dan maar een geldig EHBO-diploma te laten halen om medisch ingedekt te zijn. Een vreemd alternatief, want een EHBO-er is nog geen verpleger!

Uiteindelijk werd na veel emotioneel heen en weer gepraat besloten dat voorlopig de verpleger op de uurs-kist werd ingezet en er werd toegezegd dat vanuit de medische (KLu)wereld de artsen op de eilanden daarvan in kennis zouden worden gesteld zodat de SAR-mannen (hopelijk) niet in de nabije toekomst op de landingsplaats zouden worden geconfronteerd met huilende ouders of hysterische verwanten.
Zes patiëntenvluchten later (dagboek):

vluchtno: 840 *- verpleger ontevreden over patiëntenoverdracht met plaatselijke arts. (een panisch reagerende moeder van een patiëntje bij het afstaan van het kind op de landingsplaats! Arts vindt begeleiding van moeder belangrijker dan een verpleger…) CGD komt later bij bemanning verhaal halen en reageert: "We moeten maar weer terug naar de oude situatie..."*

vluchtno : 842 *- half uur op verpleger gewacht. Geen reactie op de pieper. De MGD gebeld. Niemand te bereiken. Dan maar zonder verpleger….*

(uit de Leeuwarder Courant, 1983)



MARIFOON 1981

HELIKOPTER VERSUS REDDINGBOOT

We gaan enkele jaren terug in de tijd. In november 1977 vergingen op de Noordzee ten noorden van de Waddeneilanden in stormachtig weer twee schepen: op zaterdag 12 november het Britse schip *Hero* met 26 opvarenden, circa 110 kilometer ten noorden van Terschelling en op zondag 20 november de Duitse coaster *Calonia* met vijf opvarenden, circa 60 kilometer ten westen van Terschelling.
Bij beide scheepsrampen werden de schipbreukelingen door Duitse *Sea King* helikopters aan wal gebracht. De hulpverlening in beide gevallen was voor de *Leeuwarder Courant* van 24 november 1977 aanleiding tot het plaatsen van een kritisch artikel met de kop:

Duitsers pikken drenkelingen op voor de Nederlandse kust. Moet het reddingswezen in ons land op de helling?

Heli-bemanning zet een schaap op het droge

Leeuwarden *– Mannen van de Leeuwarder vliegbasis hebben gistermiddag omstreeks vijf uur onder Deinum een schaap van de verdrinkingsdood gered, zonder dat de eigenaar daarvan iets heeft gemerkt. Met als passagier majoor Kees Kornaat koerste helikoptervlieger adjudant Sjef Pijls gisteren, komende van Terschelling richting basis, toen hij en zijn beide boordmonteur-redders adjudant Mies van Luijk en sergeant Peter Ludwig 'beneden iets wits in de sloot zagen". De heren gingen al vliegend een kijkje nemen en ontdekten, dat het een schaap in nood was. Pijls zette de heli, na contact met de verkeersleiding te hebben opgenomen, aan de grond, waarna de mannen hun reddingspogingen startten. Het lukte niet het schaap zonder meer op het droge te krijgen, vandaar dat de heren besloten ook maar te water te gaan.Terwijl majoor Kornaat foto's maakte, haalden de anderen de wollige viervoeter uit het water om haar vervolgens weer op haar pootjes te zetten.*

03-SAR-KLu1.indd 168 1-9-2015 15:45:06