

TEKST EN FOTO'S ROBERT JAN SPEERSTRA

FIERE VLAMINGEN

Luc Bertels (links) en Tom Verbruggen van Heliventure voor hun medische helikopter bij het racecircuit van Spa-Francorchamps. Geheel rechts de meeste overige leden van de crew.



Het Belgische helikopterbedrijf Heliventure en ambulanceclub RAV Fryslân staan dinsdag tegenover elkaar in de Leeuwarder rechtbank. Inzet: de Waddenheli. Wat kunnen en doen de Belgen eigenlijk? Sneon&Snein keek mee bij een klus op het racecircuit van Spa-Francorchamps.



Luc Bertels oogt ontspannen. Hij leunt tegen de Medic 1, een van de twee medische helikopters, en schuift met zijn wijsvinger zijn zonnebril iets hoger op zijn neus. De Vlaming kijkt eens rustig om zich heen, naar de honderden racieliefhebbers die langs het afgesloten en bewaakte terrein lopen waarop de heli's staan. Hij lacht. „Jajaa, u ziet, wij zijn erg druk.“

Het zonnetje schijnt deze zondagmiddag in de staart van augustus uitbundig boven het circuit van Spa-Francorchamps. Hier in de Belgische Ardennen levert Bertels' helikopterbedrijf Heliventure voor het derde opeenvolgende jaar twee medische heli's voor de Grand Prix Formule 1 en bijbehorende raceklassen. Een prestigieuze klus.

Mocht Max Verstappen, Lewis Hamilton, Sebastian Vettel of een andere coureur tijdens de race crashen en zwaargewond raken, dan vliegt Heliventure het slachtoffer naar het ziekenhuis. De directeur zelf is de piloot.

„Maar pas op hè“, gaat Bertels verder. Hij houdt even in, omdat de eerste Formule 1-boliden langskomen om hun opwarmronden te rijden. Het gebruik van de motoren is indrukwekkend. „Deze relatieve ontspanning is nodig om straks,

wanneer het er echt om gaat, volledig alert te zijn.“

Zoals een dag eerder, toen in de GP2-race (een lagere klasse dan de F1) de Nederlander Daniël de Jong met bijna 300 kilometer per uur van de baan vloog. Hij belandde in de bandenstapels en had onder meer een gebroken rugwervel. „In een minuut waren wij *airborne*. Binnen tien minuten hadden wij uw landgenoot in het hospitaal in Luik.“

TROTS

Hij is er trots op. Fier, zoals hij zelf zegt. Bertels wil ermee aangeven dat Heliventure, gevestigd in Lint bij Antwerpen, echt wel wat kan. Het ambulancevervoer van en naar de Friese Waddeneilanden zal geen probleem vormen, zegt hij. „Met alle respect, die Waddenhelikopter doen wij gemakkelijk erbij.“

Zijn collega Tom Verbruggen knikt. Hij lacht er venijnig bij. Verbruggen is bij Heliventure, dat naast medische vluchten ook inspectie-, foto-, vracht-, vip- en rondvluchten verzorgt, manager van het Waddenhelikopterproject. „Ook bij de TT in Assen en de DTM-races in Zandvoort zijn wij met onze *medics* actief. Wij hebben veel ervaring, heus.“

Bovendien verzorgen de Vla-

mingen in eigen land ambulance- en orgaanvluchten voor gerenomeerde ziekenhuizen in onder meer Leuven en Aalst, waar ook de Belgische koninklijke familie en oliesjeiks zich laten opereren. Dit zijn vaak complexe vluchten, met landingen op bijvoorbeeld een voetbal- of tennisveldje of op een afgelegen plek in de Ardennen.

Bertels: „Als je het zo bekijkt, is de Waddenhelikopter eigenlijk heel simpel. Het is vliegen van A naar B, met vaste landingsplekken, ook op de eilanden. De Waddenheli is geen traumaheli; de patiënten zijn stabiel. Het is gewoon een vliegende ambulance. Als piloot ben je als het ware buschauffeur. Het is een airtaxi.“

RUIMTE

Het conflict met Regionale Ambulancevoorziening (RAV) Fryslân – de ambulanceorganisatie en de Vlamingen treffen elkaar dinsdagochtend in de rechtbank in Leeuwarden – draait vooral om de ruimte in de nieuwe Waddenhelikopter, een EC-135. „De RAV zegt nu dat ons toestel niet geschikt is“, vertelt de directeur nadat de race van start is gegaan. „Dat is waanzin.“

De kist die Heliventure wil leveren, zou volgens de Friese ambulanceclub slechts vijf in plaats van

DE WADDENHELI IS GEWOON EEN VLIEGENDE AMBULANCE

de gevraagde zes plekken tellen. „Dat klopt niet. Op de site van Airbus, de fabrikant van de EC-135, staat ook gewoon dat er zes personen in kunnen. Wij hebben zelf één zetel verwijderd, omdat dat comfortabeler is. Maar die kan zo terug.“

„Nergens ter wereld – want dit toestel wordt in de hele wereld gebruikt, vergis u niet – is vliegen met zes personen gebruikelijk“, gaat Verbruggen verder. Hij klinkt geïreerd. „Maar een zesde zetel kán, als dat moet. Volgens de RAV zal dit heel af en toe het geval zijn.“ Zo'n extra plek is bedoeld voor een familielid dat eventueel mee wil, weet Bertels. „Maar dat wil je niet hoor, als je familie daar ligt met allerlei verwondingen.“

Terwijl de geur van brandend rubber oprukt richting de zuidelijke bocht 'Stavelot', waar het heli-

terrein en het medisch centrum liggen, klokt Verbruggen een colaatje weg. Op een groot scherm ziet hij dat Max Verstappen zich van plek 18 naar plek 10 knokt. Het doet Verbruggen niet zo veel. „Ik vind de sfeer bij Formule 1 wel leuk, maar ik hou meer van wielrennen. Wel is dit een *high visibility*-opdracht. Iedereen ziet ons, dus dat is goed.“

RUSTIG DAGJE

Dan komt zijn vrouw langs met stokbroodjes voor de helikoptercrew. De groep, inclusief begeleiding zo'n tien personen, stort zich op de tas met eten. Ook de medewerkers van het medisch centrum komen buurten, een voor een. Niet veel later is de race afgelopen. Lewis Hamilton wint, Max Verstappen wordt na een paar fraaie inhaalacties knap achtste en geen van de coureurs crasht. Luc Bertels had niet anders verwacht. Hij begint alvast met inpakken.

„Een rustig dagje. Het was wachten, wachten, wachten. Maar je moet bij de les blijven“, besluit de Vlaming vlak voordat hij naar huis vliegt. „De Formule 1 is de laatste tien, twintig jaar erg veilig geworden. Voor de coureurs heel goed natuurlijk, maar wij hebben het liever wat drukker.“