Intake tbv het uitvoeren van een onafhankelijk onderzoek naar de geschiktheid van de door NHV aangeboden SAR configuratie conform het programma van eisen behorend bij contract 31091223 SAR Helikopterdiensten

Op 26 januari 2016 heeft een telefonisch gesprek plaatsgevonden tussen \*\*\*\*\*\*\*\* (NLR) en \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* (RWS). Tijdens dit gesprek zijn de volgende onderwerpen besproken:

1. Toelichting op de SAR tender en de daarbij gehanteerde uitgangspunten en randvoorwaarden.
2. Vaststelling van het deel van het programma van eisen waar NLR haar aanvullende onderzoek op zal richten.

**Ad 1. Toelichting op de SAR tender en de daarbij gehanteerde uitgangspunten en randvoorwaarden:**

* Het uitvoeren van de SAR diensten met meerdere helikopters is toegestaan mits de primaire helikopter op de Kooy gestationeerd is.
* De norm om binnen 90 minuten een reddingscapaciteit ter plaatse te hebben geldt bij alle weersomstandigheden waarbij naar redelijkheid en billijkheid wordt gehandeld. De helikopterconfiguratie, het aantal helikopters en de reddingsoperatie ter plaatse is aan de operator.
* Het programma van eisen is niet bedoeld als optelsom. De hulpmiddelen zoals een stretchter en stoelbrancard moeten beschikbaar zijn en maken, als de Kustwacht daar opdracht voor geeft, onderdeel uit van de missie.
* Een mijnbouwplatform of schip kan ook fungeren als een place of safety.
* Gedurende een SAR actie mag gebruik gemaakt worden van refuellingfaciliteiten op mijnbouwplatforms. Dit is met name van belang voor de terugvlucht bij verre afstanden.
* De in te zetten helikopter(s) dienen te beschikken over geldige certificaten waarmee ze in staat zijn om conform het programma van eisen te kunnen opereren. Wanneer gedurende de looptijd van het contract andere helikopters ingezet worden, geldt hiervoor hetzelfde.
* Onder limited icing conditions verstaat Rijkswaterstaat de mogelijkheid om icing conditions te detecteren en hier vervolgens op te handelen. Dit houdt concreet in dat na vaststelling van vochtig vriesweer, de piloot deze weersomstandigheden kan vermijden/verlaten en een andere route kan zoeken.

**Ad 2. Vaststelling van het deel van het programma van eisen waar NLR haar onderzoek op zal richten.**

Eis 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 en 1.6 zijn algemene uitgangspunten en niet relevant voor dit onderzoek.

Eis 1.7 en 2.5 vallen onder regulier toezicht van ILT of Belgische autoriteit.

**Algemeen**

Eisen

* 1. Area of operation. De SAR-dienst is belast met de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en mijnbouwinstallaties binnen het geografische gebied waarvan de grens aan de zeezijde is omschreven in de publicatie SAR 2 circulaire 2 van de Internationale Martieme Organsiatie, zijnde de grens van de Nederlandse exclusieve economische zone, en dat zich aan de landzijde uitstrekt over de Nederlandse kustwateren, de Waddenzee, het IJsselmeer, met inbegrip van de randmeren, en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen. Voor incidenten met luchtvaartuigen valt het verantwoordelijkheidsgebied samen met het in het “European Air Navigation Plan” van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) omschreven SAR-gebied (search and Rescue Region SRR). (onderdeel van afspraken bij 1.5)
  2. De helikopter zal naast de SAR-dienst ook worden ingezet voor het afzetten van mobiele brandbestrijdingsteams aan boord van schepen. De maximale uitruktijd bedraagt 60 minuten na alarmering. (onderdeel van afspraken bij 1.5)
  3. De verplichte trainingsuren van de helikopterbemanning wordt mede ingezet voor SAR training, gezamenlijke training met de KNRM en training van mobiele brandbestrijdingsteams. (onderdeel van afspraken bij 1.5)
  4. De helikopters dienen ingezet te kunnen worden voor patiëntenvervoer vanaf de Friese Waddeneilanden, spoedeisend vervoer offshore en handhavingsvluchten. (onderdeel van afspraken bij 1.5)
  5. Operationele afspraken betreffende alarmering en inzet van de SAR helikopter worden na gunning van het contract vastgelegd in een afsprakendocument en alarmeringsprocedure in samenspraak met de directeur Kustwacht. In deze documenten dienen de volgende punten te zijn vastgelegd: contractpartijen, contractduur, afroep per dagelijkse periode, noticetijden en startlocatie van de uitvoering, inzet gebied, helikopterspecificaties, regeling inzet helikopter en de alarmeringsprocedure.
  6. De primaire basis voor de SAR dienst is De Kooy te Den Helder. In de Kooy dient de primaire SAR helikopter gereed te staan op 20 minuten.
  7. De opdrachtnemer dient te voldoen aan alle vigerende Europese regelgeving. (regulier toezicht)

**Helikopter(s)**

Eisen:

* 1. Geschikt om in alle weerscondities, met inachtneming van de minimale weerslimieten gesteld in EASA, adequate dag en nacht SAR capaciteit te leveren
  2. Operaties conform Performance Class 1, EASA gecertificeerd toestel of toestellen die in staat zijn om in het gehele verantwoordelijkheidsgebied binnen 90 minuten[[1]](#footnote-1) na melding on-scene te zijn om 16 drenkelingen uit het water te hijsen. Performance Class 1 is verplicht voor trainingsvluchten. Bij daadwerkelijke SAR acties is Performance Class 2 toegestaan.
  3. Het toestel/de toestellen keert/keren terug naar de Kooy of een andere place of safety, met een reserve van minimaal 30 minuten bij aankomst.
  4. De maximale uitruktijd bedraagt 20 minuten na alarmering. (rapportage KW aan te leveren door RWS)
  5. Instandhouding/onderhoud van de helikopter zal geschieden cf EASA part 145. (regulier toezicht)
  6. De helikopter moet een aantoonbare goede mechanische en elektrische/elektronische betrouwbaarheid hebben.
  7. IFR en VFR dag/nacht geschikt.
  8. De dynamische take-off en landing krachten op het helidek zal niet meer dan 10000 kg zijn.
  9. In staat om bij/op ziekenhuizen te landen, in ieder geval: UMC Groningen, Medisch Centrum Leeuwarden, Antonius Ziekenhuis Sneek, VU Amsterdam, Rode Kruis Ziekenhuis Beverwijk, Erasmus Ziekenhuis Rotterdam en Leiden UMC.
  10. De samenstelling van de uitrusting van het BroNS-team:

De middelen hebben betrekking op de groepsuitrusting, de persoonlijke bescherming en persoonlijke welzijnspakketten.

Per type BroNS-team zijn pakketten samengesteld waarbij de middelen in transportzakken/helibags worden vervoerd. De gedetailleerde samenstelling is opgenomen in de Bijlagen van SOP 3.

Het max. volume per helibag is: Lengte 91 cm, breedte 63 cm, hoogte 52 cm.

Algemeen (totaalgewicht 204 kg)

1 Verkenninggpakket met o.a. communicatieapparatuur, camera’s en meetapparatuur. Het geheel weegt 33,5 kg

2 Bestrijdingsteamspakketten (F1 en F2) met in de 1e zak o.a. logistieke zaken, beademingspparatuur en draagbare radio’s (gewicht 92 kg) en in de 2e zak beademingsapparatuur, communicatiemiddelen, administratieve zaken, slechtweerkleding (gewicht 84,5 kg).

Indien bij ferries gevaar dreigt voor het vrijkomen van gevaarlijke stoffen, dan wordt het pakket (totaalgewicht 374 kg):

4 Bestrijdingspakketten bij gevaarlijke stoffen (H1 t/m H4) waarbij de 1e zak een grote mate overeenkomt met het verkenningspakket, en de overige zakken vooral persoonlijke beschermingsmiddelen en specifieke materialen voor gebruik bij bestrijding van gevaarlijke stoffen (gezamenlijk gewicht van 340 kg).

(Is alleen relevant vanwege gewicht en wordt meegenomen in onderzoek NLR)

* 1. Stabiele hover tot minimaal windkracht 10 en/of seastate 6.
  2. 4-Axis autopilot met auto transitie, autohover en automatische zoek plannen.
  3. Ruimte voor twee stretchers en minimaal 4 stoelen met vier punt gordel en “crash resistant” voor drenkelingen naast de twee stretchers en bemanning.
  4. Grote schuifdeur waar de hoist zit.
  5. De helikopter(s) dienen tenminste te kunnen vliegen onder limited icing condities conform EASA regelgeving.

**Uitrusting**

Eisen:

* 1. Weerradar met een minimale kijkhoek van 120 graden met een surface mode.
  2. Geïntegreerde EO/FLIR en Video camera in HD kwaliteit met opname mogelijkheid.
  3. Een bestuurbaar zoeklicht.
  4. Het navigatiesysteem moet nauwkeurig en automatisch vliegen van zoekpatronen, auto transitie en auto-hover mogelijk maken.
  5. Enkele hoist met een capaciteit van tenminste 270 kg en minimale lengte van 200 ft.
  6. Homer/DF op alle noodfrequenties met “automatic fly-to Mode”.
  7. Een toestel heeft de capaciteit om een air droppable liferaft(s) met een emergency beacon te vervoeren(totale capaciteit 10 personen). De air droppable liferaft wordt niet beschikbaar gesteld door het Rijk. Op aangeven van de Kustwacht dient de helikopter deze bij een SAR operatie mee te nemen.
  8. Een goede uitlichting van het werkveld onder de helikopter met een zoeklicht.
  9. Goede verlichting in de cabine.
  10. AIS ontvanger en zender.

**Communicatie middelen**

Eisen:

* 1. Een UHF radio tbv militaire SAR (communicatie met ‘Bandbox’)
  2. 2 x VHF radio. Communicatie met Air Traffic Control en NL Kustwacht(centrum)
  3. 1 x Maritieme VHF radio. Communicatie met Kustwacht-eenheden, KNRM-eenheden, schepen en platformen en NL Kustwacht(centrum);
  4. SATCOM. Communicatie voor 1-1 verbinding tussen SAR helikopter en een landstation, bv NL kustwacht(centrum)

**Medische uitrusting**

Eisen:

* 1. Gekwalificeerde ambulance verpleegkundige aan boord.
  2. Medische uitrusting conform HEMS standaard, waaronder:
  3. een draagbaar zuurstofpaneel met bijbehorende kevlar zuurstoffles van tenminste 10 liter, inclusief reduceerventiel, twee flowmeters, beademingsapparaat met een toedieningssysteem met ventiel en disposable masker, en een handbediende resuscitator.
  4. een elektrisch afzuigapparaat met reservoir evenals een los, handmatig afzuigapparaat.
  5. een tas met intubatieset, verbandmiddelen, catheters, infusiemateriaal, mayo-tubes, schaar en steriele handschoenen en patiënten monitor met geïncorporeerd een defibrillator met toebehoren.
  6. aanvullend materieelpakket met braakzakken, urine-opvangzakken, aluminium isolatiedekens, halskragen, spuiten, naalden, pleisters, afvalzakken en verloskundig materiaal.
  7. Opbergruimte voor medische uitrusting.
  8. Twee Stretcher stations waarbij de stretchers vast gezet kunnen worden, beiden tegelijk toegankelijk zijn voor één verzorger per stretcher welke op stoelen kunnen zitten, zuurstof, vloeistof en elektriciteit en meer op beiden stations beschikbaar is. Er moet ruimte zijn om beide patiënten tegelijk medisch te verzorgen.
  9. Individuele communicatie tussen patiënt en verzorger.
  10. Een stoelbrancard met passend veiligheidsmatras, inclusief dekens, kussens, veiligheidsriemen en een passend vacuüm matras.
  11. De bemanning moet grote delen van de uitrusting binnen 10 minuten uit de cabine kunnen verwijderen. (NHV heeft een aparte helikopter gereed staan voor patiëntenvervoer)

**Bemanning**

Eisen

* 1. De bemanning zal tenminste bestaan uit een gezagvoerder, co-piloot, een hoistoperator en winchman/ambulanceverpleegkundige. Bemanning voldoet aan de eisen gesteld in de EASA regelgeving. (regulier toezicht)
  2. Bemanning beschikt over adequate persoonlijke veiligheidsmiddelen en is getraind in het gebruik van deze middelen. (regulier toezicht)
  3. Ervaringseisen gezagvoerders:
     1. Beschikken over een geldig en van toepassing zijnd brevet (ATPL of CPL) en instrument rating. (regulier toezicht)
     2. 1000 uur totaal Pilot in Command waarvan minimaal 500 uur als PIC op helikopters
     3. 50 uur VMC nacht als PIC
     4. Minimaal 1 jaar SAR ervaring
     5. SAR getraind conform het trainingsprogramma van de operator
  4. Ervaringseisen co-piloot:
     1. Beschikken over een geldig en van toepassing zijnd brevet (ATPL of CPL) en instrument rating (regulier toezicht)
     2. SAR getraind conform het trainingsprogramma van de operator
  5. Training:
     1. De operator stelt zeker dat de SAR bemanningen getraind zijn in alle aspecten van de SAR operatie. Deze training omvat ook minimaal halfjaarlijkse simulator training voor de vliegers.
     2. De operator draagt zorg dat minimaal 45 vlieguren per maand worden toegewezen aan SAR training. In deze training wordt tenminste aandacht besteed aan hijsen (dag, nacht, spoed/noodgevallen), low-level flight, SAR planning en slecht weer recovery procedures.

1. met uitzondering van het meest noordelijke deel van de NEEZ, daar geldt 120 minuten. Dit betreft het gebied boven de 55e breedtegraad. De afstand tot Den Helder is te groot. [↑](#footnote-ref-1)