Opmerkingen Rijkswaterstaat (RWS) op het conceptrapport van NLR

Hieronder staan de belangrijkste inhoudelijke opmerkingen op de rapportage en de aanbiedingsbrief van RWS.

**Versie 1:**

**Tekst rapport:**

“Een ‘limited icing clearance’ volgens het EASA consultatie-voorstel betekent dat die helikopter mag worden gevlogen in gebieden waarvan van tevoren bekend is dat daar ijsafzetting kan plaatsvinden, mits de condities in die gebieden binnen vastgestelde limieten blijven. In het geval van de gecontracteerde SAR-helikopters geeft de fabrikant aan dat de helikopter niet mag worden gevlogen in condities waarvan van tevoren bekend is dat daar ijsafzetting kan plaatsvinden.”

Reactie RWS

Tijdens ons eerste gesprek in december hebben we over de definities van limited icing gesproken. Strikt genomen bestaat er niet zoiets als limited icing op dit moment en dat maakt dat deze eis voor meerdere uitleg vatbaar is. Limited icing loopt in de huidige wetgeving van No icing tot Full icing. De operator kan zelf bepalen waar ze de lat leggen. NHV heeft gekozen voor …. Hier een toelichting over opnemen geeft het kader beter aan denk ik. Omdat er geen voorgeschreven definities waren in EASA ten tijde van de aanbesteding ligt de invulling hiervan bij de operator. RWS heeft meerdere malen aangegeven dat zij onder limited icing condities verstaan het kunnen detecteren ervan en gecontroleerd verlaten van deze weerscondities.

Daarna een stuk over het voorstel van EASA en de betekenis daarvan. Is er een inschatting te geven wanneer dit voorstel zal worden omgezet in wetgeving? En daarna de stap dat als er een vastgestelde definitie is, de helikopters van NHV daar op dit moment niet aan voldoen (niet mogen vliegen in condities waarvan van tevoren bekend is dat daar ijsafzetting kan plaatsvinden). Ik vraag mij trouwens af of dat ook echt gebeurd ten tijde van een SAR actie. Dan geldt er immers toch geen regelgeving meer? Ook deze voorschriften vervallen dan toch? Ik denk dat operationeel de afweging zal worden gemaakt dat er toch gevlogen zal worden en aan de hand van de aan boord aanwezige detectoren geopereerd zal worden. Het is met weerscondities toch ook zo dat dat regelmatig veranderd. Beetje zuur als je dan niet uitgerukt bent en de weerscondities 150 km verderop zijn veranderd.

Ik vraag mij overigens af wat dit dan betekent want juridisch zal dat geen verschil maken. Immers het contract is afgesloten per 1 juli 2015 met de dan geldende regelgeving. Daar komt bij dat NHV in de 2e helft 2016 de nieuwe helikopter EC175 gaat inzetten. Voldoet deze dan ook niet aan het gestelde in het consultatie voorstel?

**Tekst rapport**

“De helikopter moet een aantoonbare goede mechanische en elektrische/elektronische betrouwbaarheid hebben.

Deze gegevens worden geregistreerd door de Kustwacht. Registraties zullen worden aangeleverd aan het NLR.”

*Reactie RWS*

Dagelijks wordt de paraatheid van de helikopters in Den Helder en Rotterdam gecheckt door de Kustwacht. Tevens onderdeel reguliere inspecties van de toezichthouder.

**Tekst rapport**

“Stabiele hover tot minimaal windkracht 10 en/of seastate 6.

Windkracht 10 komt overeen met een windsnelheid van 48-55 kts (89-102 km/u), Seastate 6 komt overeen met windkracht 7-8 (windsnelheid 28-40 kts, 52-74 km/u).

Hoisten wordt bij voorkeur uitgevoerd met de neus van de helikopter in de wind. Met wind van voren voldoet de helikopter aan de eis. Met wind van opzij en/of van achteren is de toelaatbare windsnelheid tijdens de hover beperkt tot maximaal 40 kts (74 km/u).”

*Reactie RWS*

“Strikt genomen voldoet NHV dus aan de eis. Er staat en/of. “

**Tekst Rapport**

Homer/DF op alle noodfrequenties met “automatic fly-to Mode”.

Zie tabel 2. De Homer/DF bevindt zich op het instrumentenpaneel in de cockpit en werkt op alle noodfrequenties. Zij beschikken echter niet over een ‘automatic fly-to Mode’, zodat de vlieger zelf in de opgegeven richting moet vliegen.”

*Reactie RWS*

Dit is nieuw voor mij. Ik had altijd begrepen dat de coordinaten moeten worden ingevoerd en daarna vliegt de helikopter naar de betreffende locatie. Defensie heeft in november aangegeven dat dit akkoord was maar is dus kennelijk niet exact wat er met de definitie van automatic flt-to mode wordt bedoeld.

**Versie 2:**

**Tekst Rapport**

Ten tijde van de contractondertekening voor de SAR-capaciteit was er geen vigerende EASA regelgeving voor vliegen onder ‘limited icing’ condities. EASA maakte enkel onderscheid in certificatie voor ‘No icing’ condities en voor ‘Flight into icing’ condities (de zgn ‘Full icing clearance’). Deze laatste categorie betekent dat de helikopter moet voldoen aan strenge eisen onder condities welke zich uitstrekken tot ruim voorbij het normale operationele gebied voor helikopters. Eind april 2015 heeft EASA een consultatie-voorstel voor een ‘proposed special condition for limited icing clearance’ gepubliceerd. Met dit voorstel wordt gepoogd het gat te dichten tussen de twee eerder genoemde condities. Inmiddels is de AgustaWestland AW189 als eerste helikopter gecertificeerd volgens de voorwaarden in dit voorstel. Airbus Helicopters is bezig om dit te realiseren voor de H175 (voorheen EC175). Het voorstel is te vinden op https://easa.europa.eu/documents/public-consultations/proposed-special-condition-5. In het voorstel staat o.a.:

*Proposed Special Condition for limited icing clearance:*

*Definition of a Limited Icing Clearance:*

*A limited icing clearance is a demonstrated and practical set of atmospheric conditions and airworthiness limitations within which the rotorcraft may be safely operated in icing conditions. The clearance must be defined in terms of parameters readily available to, and observable by, the operating crew and must also allow a safe exit to conditions in which the rotorcraft will de-ice naturally should this prove necessary.*

*Any limited icing clearance must include a means of vacating icing conditions from any point within the declared envelope and demonstration of the subsequent natural de-icing characteristics of the rotor systems and airframe.*

*Reactie RWS*

Het is dus nog steeds een voorstel en nog niet vastgesteld begrijp ik hieruit.

Dit hoofdstuk geeft invulling aan een verzoek van RWS om meer helderheid te krijgen over de definitie en betekenis van vliegen onder limited icing conditions en is niet strikt noodzakelijk om de motie van de TK te beantwoorden. Wel bevat het zeer relevante informatie die wij kunnen opnemen in onze brief aan de TK. Ik stel voor om deze toelichting op te nemen in de aanbiedingsbrief van NLR aan RWS

**Tekst Rapport**

Daarmee heeft NHV maximaal toegewerkt naar de intentie van het voorstel van de ‘limited icing clearance’, NHV heeft aangegeven vanaf medio 2016 het huidige helikoptertype te gaan vervangen door de H175 die wel over een dergelijke ‘limited icing clearance’, maar dit is niet als zodanig gecertificeerd door de fabrikant, zal gaan beschikken.

*Reactie RWS*

Deze passage verwijderen. Staat ook al in de eerste zin. Voor de toetsing van de contracteisen is ie ook niet relevant. Wat wel relevant is dat er ten tijde van de ondertekening van het contract en de ingangsdatum van het contract, geen vigerende regelgeving was. Daarom heeft RWS zelf een interpretatie van de eis aangehouden die luidde dat ze icing omstandigheden moeten kunnen detecteren en er naar kunnen handelen om de weersomstandigheden te verlaten

**Tekst Rapport**

Op basis van de berekende scenario’s, onder de gegeven condities, wordt geconcludeerd dat het ophijsen van acht drenkelingen mogelijk is wanneer gebruik wordt gemaakt van een‘place of safety’. Wanneer geen gebruik wordt gemaakt van een ‘place of safety’ kunnen onder de gegeven condities maximaal vijf drenkelingen worden opgehesen. In dergelijke gevallen zal dus altijd worden uitgeweken naar een ‘place of safety’ en indien nodig meerdere helikopters worden ingezet

*Reactie RWS*

Ik heb deze concluderende zin toegevoegd omdat er anders weer vragen over komen en we dat weer uit moeten leggen. Op deze manier is de cirkel rond.

De helikopter(s) dienen tenminste te kunnen vliegen onder limited icing condities conform EASA regelgeving.

**Tekst Rapport**

“Homer/DF op alle noodfrequenties met “automatic fly-to Mode”.

Wel is het mogelijk de gewenste vliegrichting handmatig in te voeren in de stuurautomaat van de helikopter en er op die manier automatisch naar toe te vliegen. Dit is echter niet praktisch, omdat het doel kan afdrijven en daardoor de vliegrichting aan verandering onderhevig kan zijn. Derhalve zal de vlieger er voor kiezen om zelf (handmatig) in de aangegeven richting te vliegen.””

*Reactie RWS*

Ik heb moeite met deze zin. Ik zou het anders verwoorden: ”Omdat het doel kan afdrijven is de vliegrichting aan verandering onderhevig en dient de vliegrichting handmatig te worden bijgesteld. Derhalve kan de vlieger er voor kiezen om zelf (handmatig) in de aangegeven richting te vliegen” Piloten van Defensie hebben tijdens eerdere controles in juni en oktober 2015vaangegeven dat dit prima voldoet en dat NHV voldoet aan de eis. Dan wordt het dus een conclaaf dus twee experts? Blijft lastig om dit op deze manier mee te nemen. Dat vraagt om een toelichting in de brief aan de TK.

**Versie 3:**

**Tekst Rapport**

“Eis 2.15 Vliegen onder limited icing condities conform EASA regelgeving. Ten tijde van de contractondertekening was er geen vigerende EASA regelgeving voor vliegen onder ‘limited icing’ condities. Mocht de huidige reddingshelikopter onbedoeld in een gebied met ijsafzetting terecht komen, dan wordt dit gedetecteerd door de ‘ice detector’ en dient dat gebied onmiddellijk te worden verlaten. NHV heeft aangegeven vanaf medio 2016 de SAR-taak te gaan uitvoeren met de H175 die wel zal mogen vliegen onder ‘limited icing’ condities”

*Reactie RWS*

Het blijft vreemd dat dit als een tekortkoming wordt gezien. Er wordt geconstateerd dat er geen vigerende regelgeving was op het moment van aanbesteden en contractondertekening. Hoe kan het dan een tekortkoming zijn. RWS heeft bij gebrek aan een sluitende definitie, zelf een uitleg daaraan gegeven. Daar voldoen de helikopters aan. Strikt genomen dus geen tekortkoming.

**Tekst Rapport**

“NHN heeft aangegeven vanaf medio 2016 het huidige helikoptertype te gaan vervangen door de H175 die wel over de geëiste ‘limited icing clearance’ zal gaan beschikken”

*Reactie RWS*

Ik heb dit nagevraagd bij NHN. Zij bevestigen dit bericht niet. Wanneer zij de H175 zullen gaan inzetten voor SAR is niet bekend. NHN is compliant met de huidige dauphins en het is aan NHN of en wanneer ze een nieuw type helikopter in gaan zetten. Deze zin kan er dus wat mij betreft uit.

**Tekst Rapport**

“Om te kunnen opereren conform Performance Class 1 moet de helikopter CATEGORY A gecertificeerd zijn. Uit FM section 2.1: “The helicopter is approved in the TRANSPORT category under FAR 29 amendment 16, CATEGORY B and CATEGORY A”.

De maximale uitruktijd bedraagt 20 minuten na alarmering (zie eis 2.4). Vanaf Den Helder vliegen over een afstand van 250 km met een snelheid van 145 kts duurt 56 minuten. De totale tijd bedraagt daarmee 76 minuten.

Het maximum aantal zitplaatsen in de helikopter bedraagt 14, waarvan 2 in de cockpit en 12 in de cabine. Er worden 5 zitplaatsen ingenomen door de bemanningsleden (eis 6.1) en evt. nog één door het afwerpbare vlot (eis 3.7).”

*Reactie RWS*

Aanvulling: er zijn dus 2 helikopters nodig om aan deze eis te voldoen. In de Pistoolhaven staat ook een helikopter op 20 minuten standby.

**Tekst Rapport**

“Uit FM Supplement 12: “The aircraft may be fitted with one or two enlarged curved sliding doors. They provide access to the rear section of the cabin and may be opened in flight if necessary”.

Tijdens het locatiebezoek is vastgesteld dat aan beide zijden van de helikopter een grote schuifdeur aanwezig is.”

*Reactie RWS*

Ik mis hier de conclusie over de hoist installatie.

**Versie 4:**

Geen opmerkingen

Opmerkingen RWS op aanbiedingsbrief van NLR

**Versie 3**

Tekst brief

NHN heeft aangegeven vanaf medio 2016 het huidige helikoptertype te gaan vervangen door de H175 die wel over een dergelijke ‘limited icing clearance’ zal gaan beschikken.

*Reactie RWS*

Zin schrappen. Zelfde reden als in draft genoemd.

**Versie 4**

**Tekst brief**

De helikopters van NHV mogen niet worden gevlogen in condities waarvan (van tevoren) bekend is dat daar ijsafzetting kan plaatsvinden. Wel zijn deze helikopters uitgerust met technische voorzieningen om ijsafzetting te kunnen detecteren en om dat gebied onmiddellijk en veilig te kunnen verlaten. Daarmee heeft NHV maximaal toegewerkt naar de intentie van het voorstel van de ‘limited icing clearance’.

*Reactie RWS*

Ik stel voor om dit hier weg te laten, omdat het hier niet ter zake doende is.