

## **Kristina Kostova**

---

**From:** Rescue Service BG <rescueservicebg@gmail.com>  
**Sent:** 04 май 2020 г. 15:00  
**To:** Kristina Kostova  
**Subject:** коментар  
**Attachments:** Komentar-i-predlojenia\_Stoianov.pdf

Уважаема госпожо Костова,

В прикаченият файл изпращам коментара и предложенията си във връзка с обществена поръчка за доставка на хеликоптери за спешната медицинска помощ.

Ще се радвам, ако съм бил полезен в благородното начинание!

На целият екип на Министерство на здравеопазването желая успех в тези трудни времена на пандемия!

Красимир Стоянов - съмишленик на идеята за хеликоптерно спасяване

**Коментар и предложения относно:** *Пазарна консултация във връзка с провеждане на обществена поръчка с предмет: "Закупуване на 2 броя санитарни превозни средства за транспорт по въздух (хеликоптери), осигурени с необходимото оборудване и апаратура за нуждите на спешната медицинска помощ"*

**От:** Красимир Стоянов – бивш заместник-председател на Републиканската комисия по планинско спасяване, бивш началник на Планинска-спасителна служба – София, инструктор по планинско спасяване, ръководител въздушна група за хеликоптерно спасяване (1979 – 2015 г.).

Уважаеми дами и господа,

Приветствам инициативата на Министерството на здравеопазването за подготовка на обществена поръчка за придобиване на новопроизведени хеликоптери за спешна медицинска помощ, транспорт на нуждасещи се пациенти и медицински екипи и провеждането на пазарна консултация. Надявам се тази консултация да предостави достатъчно коректна информация и позволи да вземете оптималните решения за определяне ценовите параметри и набора от допълнително оборудване, което ще бъде поръчано, за да позволи ефективно и ефикасно използване на хеликоптера в специфичните географски и климатични условия на нашата страна.

По отношение на изискванията в т. 2.03 на Техническата спецификация: „Хеликоптерът да е оборудван с авионикс и системи за постигане на високи работни характеристики, високи показатели на безопасността при полет над населени места и планинско-гориста местност, както и кацане на неподготвени площадки с ограничени размери, включително и в градска среда при висока температура на околния въздух и голяма надморска височина“, моят коментар като специалист по планинско спасяване е:

Приветствам предвидената възможност за високи показатели на безопасността на полета и се надявам изискванията към летателни характеристики да са достатъчни, за да се осигури безопасна работа на най-високите места в страна, по-специално върховете в планините Рила и Пирин с надморска височина 2500-2925 метра, при високи температури на въздуха, изискването т. 4.05 „височина на висене без използване на ефекта на земята (HOGE), условия ISA+20“ трябва да бъде повишено, за да покрие минимум 2100 метра надморска височина.

По отношение на изискванията в т. 13, моят коментар е, че изреденото допълнително оборудване е приложимо за изпълнение на мисии в планински условия. За съжаление, то е дадено в графа „Опционално“, което по моего разбиране е, че може и да не бъде поръчано. Ако е така, възможностите на хеликоптера ще бъдат сериозно намалени, и той няма да бъде в състояние да изпълнява ефективно дейности по спасяване на пострадали в планински условия, на труднодостъпен терен (където няма възможност за предоставяне на своевременна спешна медицинска помощ), която в България има много силен социален отзвук. Три-четвърти от територията на страната е планинска и нуждата от спешна

медицинска помощ е повече от наложителна, което от само себе си налага използването на лебедка в множество от случаите, когато теренът не позволява на хеликоптера да кацне в близост до спешния случай.

Затова България спешно се нуждае от хеликоптер за спешна медицинска помощ, който да може да извършва и задачи за спасяване на пострадали в планински условия, след като използваният за подобни цели хеликоптер на частен оператор беше продаден в чужбина. Статистиката сочи, че годишно има по средно 40 спешни случая, които изискват намеса на хеликоптери за спасяване на човешки живот в планински условия.

Практиката показва, че досегашния опит, летателните характеристики на машината, оборудвана с подвесна система и лебедка ще бъдат несъществено променени, а от финансова гледна точка, оскъпяването ще бъде в рамките на два до три процента от общата цена.

Бих желал също да направя коментар, че мисиите по спасяване в планински условия (включително бедстващи хора и транспортиране на доставки) ще бъдат включени в обхвата на спасителните полети, изпълнявани по правилата за HEMS от EASA - Европейската Агенция за Авиационна Безопасност. Уведомлението за предлагани промени – Note of Proposed Amendments от 2018 определя, че в HEMS операции ще се използва подвесна система (за носене на външен товар) и лебедка, и това ще изисква съответното формално обучение на члена на летателния екипаж, който работи с нея. Приемането на новите правила, като част от Регламент №965/2012 г. на Комисията, ще стане през тази година. В тази връзка приветствам инициативата в Заданието за определяне на общите изисквания, в т. 8 „Обучение в срока на гаранцията“ да се включи и обучение на оператори за работа с оборудването за външно окачване и лебедка.

По лично мое мнение е по-добре да имаме една машина, напълно оборудвана и кадрово осигурена, отколкото отново да попаднем в капана на поговорката „скъпи на триците, евтини на брашното“.

Стриктното придържане към регламентите на Европейския съюз е необходимо и поради факта, че програмата се финансира със средства от Европейските фондове.

С уважение,

Заличено съгласно разпоредбите на  
Регламент (ЕС) 2016/679

**Красимир Стоянов**