

Kristina Kostova

From: Ognyan Yankov <oyankov@abv.bg>
Sent: 03 май 2020 г. 17:50
To: Kristina Kostova
Subject: Пазарна консултация хеликоптери
Attachments: Писмо до МНЗ за Пазарна Консултация.pdf

Уважаема Г-жо Костова,

Във връзка с предстоящото обявяване на обществена поръчка с предмет „ Закупуване на два броя санитарни превозни средства за транспорт по въздух (хеликоптери), осигурени с необходимото оборудване и апаратура за нуждите на спешната медицинска помощ”, на основание чл. 44, ал.1 от Закона за обществените поръчки и публикуваните документи за провеждане на пазарни консултации за набиране на индикативни ценови оферти, както и получаване на коментари и предложения относно съдържанието им, приложено изпращам моето становище, коментари и предложения.

В тази връзка е редно да се представя.

Казвам се Огнян Благоев Янков. Завършил съм ВНВВУ „Георги Бенковски” в гр. Долна Митрополия през 1985г. като пилот на хеликоптер. От началото на моята кариера съм работил в различни цивилни фирми в България като професионален пилот, с общо налетени 10 000 часа.

Участвал съм в много проекти и хуманитарни мисии зад граница, за ООН и други неправителствени организации, където допълнително съм изпълнявал не малко медицински полети, в това число и полети за търсене и спасяване от въздуха.

В България съм изпълнявал дежурства за нуждите на спешната медицинска помощ и ПСС, а през последните седем години имах привилегията да бъда включен в спасителен екипаж като пилот-командир на специализиран медицински хеликоптер и да изпълня над петнадесет спасявания, като девет от тях бяха с лебедка за евакуиране на пострадали хора от труднодостъпни места в планината.

Това предопределя моя професионален интерес към темата и предложенията, които си позволяих да изразя. Не бих скрил и радостта си от това, че с настоящият проект започва да се възвръща този толкова необходим и дори задължителен за нашата държава медицински въздушен транспорт!

Надявам се да съм бил полезен.

При необходимост може да се свържете с мен:

Мобилен тел. 0887942405

Сувањение,

Огнян Янков

03.05.2020г.

Гр. Пловдив

СТАНОВИЩЕ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

във връзка с предстоящото обявяване от Министерството на здравеопазването 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",

По отношение на: „ЗАДАНИЕ за определяне на общите изисквания“:

Към т.3 „Предварително поставени условия“:

Точка 3.5. гласи:

Конфигурацията в кабините на хеликоптера при различните мисии да позволяват аранжировка на седалките и оборудването в следните варианти:

- 2 пилоти + 1 носилка + минимум 3 седалки за медицински персонал;
- 2 пилоти + 6 седалки за медицински персонал (опционално сгъваеми седалки);

Забележка: Изискването в 3.5 е за двупилотни машини, с възможност за демонтиране на управлението от едното работно място, за да се ползва и в еднопилотен вариант

Становище:

Хеликоптерите се произвеждат в базов вариант.

Съгласно горните изисквания, хеликоптера е необходимо изрично да се поръча с Провизии за:

1) двойно сваляемо управление (обикновено от лява страна),

2) в 2 конфигурации HEMS и PAX /пътнически (за да покрие изискването за 6 седалки),

3) Оборудване за IFR (полети по Прибори),

4) Оборудването да е пригодено за използване на NVG (очила за нощно виждане)

5) В ХЕМС вариант 3 седалки за медицински персонал са извън минимално допустимото. Нормално е изискването да е за 2 седалки. Съгласно БДС 13718-2 от 2015г. т.4.9 и 5.1.2, минималните изискванията за седалки за Медицински персонал са 2 бр.

Към т 5. „Изисквания към доставката“:

В т. 5 е записано: При доставката се представя и документация от Изпълнителя - 1 (един) пълен комплект ръководства по експлоатация - летателно опериране и техническа поддръжка на английски език, и осъвременяването ѝ за периода на гаранцията. Изискват се приложените в таблицата съкращения или техните анализи.

Предложение: Предоставянето на промените в ръководствата по експлоатацията да бъде включено докато хеликоптерът е оперативен.

Към т. 6. „Поддръжка през гаранционния период“:

В т. 6 е записано „Изпълнителят да осигури за своя сметка годишен абонамент за осъвременяване на техническата документация за хеликоптера – ръководства за летателна и техническа експлоатация, сервизни бюлетини, директиви за летателна годност и други приложими документи, за срока за гаранцията.“

Становище: В публикувания текст има противоречие с т. 5. Предлагам да се приеме единен подход, а именно осъвременяването на документацията да бъде включено за времето до края на експлоатацията на хеликоптера или гаранцията.

Към т. 7. „Обучение“

В раздела Обучение преди доставката на хеликоптера е записано: „Изпълнителят да предостави в своята оферта копие на сертификата, подробности за съдържанието на курсовете за обучение за всяка специфична позиция от екипажа и да посочи какви сертификати ще бъдат издадени след завършване на обучението. Информацията да се представи като отделно приложение към офертата. Изпълнителят организира и провежда обучението за своя сметка и поема всички разходи по престоя на обучаемите – пътуване, транспорт от и до мястото на провеждане на обучение, хотел, храна, застраховка, медицинска помощ, за всички курсове изброени по-долу.“

Становище:

Минималното изискване за HEMS операции е за 1 пилот + 1 ТС (техническо лице). Ако са 2ма пилоти, то единия е необходимо да изпълнява и функциите на ТС.

Обучението на пилотите задължително се провежда в оторизиран EASA център за съответния тип хеликоптер.

Обучението на ТС (Техническите лица) се провежда вътрешнофирмено, по програми заложи в регламента и одобрени в документацията на Оператора. За сертифицирането на двама такива инструктори е необходимо първоначалното им обучение да се проведе в специализиран за ХЕМС обучение център в чужбина.

По отношение обучението на медицински екипи за работа с медицинското оборудване трябва да се има предвид, че отсъства определение на специалните изисквания в регламентите за летателна експлоатация на хеликоптерите. Добра практика е първоначално да се изберат и обучат в специализирания център за обучение по HEMS поне двама инструктори, които след това ще провеждат вътрешнофирмено обучение на останалите медицински специалисти.

Забележка: ТС (Техническо лице) по смисъла на Регламентиращите документи е различно от Инженерен и Технически състав участващ в прегледи и обслужване на хеликоптерите.

Към т.8 „Обучение в срока на гаранцията“

В т. 8 е записано: Курс за инструктор пилот – да се предостави за минимум 1 (един) брой пилот, преминал преди това курса за приучване на типа хеликоптер. Курсът да съответства на изискванията и правилата на Изпълнителя и EASA, и да има минимална продължителност от една седмица.

Обучение на оператор за работа с оборудването за външно окачване и лебедка – за минимум 4 (четири) броя специалисти, с минимална продължителност една седмица. Курсът се провежда в България, на хеликоптера на Възложителя и с гориво на Възложителя, и за неговото провеждане Изпълнителя да предостави един инструктор за работа с лебедка и един пилот-инструктор.

Изпълнителят да предостави за своя сметка един свой пилот-инструктор на разположение на Възложителя за изпълнение на допълнително обучение след завършване на курса на приучване. Това допълнително обучение в България да се осигури за минимум 8 пилота на Изпълнителя завършили курса за приучване, съгласно утвърдена от производителя или съответния регулатор програма. Обучението да се проведе в подходящ момент за Възложителя след доставката на хеликоптера в България, като включва полети VFR/IFR, както е приложимо. Програмата и времето за провеждане на обучението и съдържанието за допълнителното обучение се предлага от Възложителя и се съгласува с Изпълнителя, като се ползва програма, утвърдена от производителя или съответния регулатор.

Становище:

1) В техническите изисквания липсват, (но хеликоптера е необходимо да се поръча като минимум с провизии за) Устройство за Външно Окачване с 2 куки, лебедка и протектори против затъване (сняг).

2) Изпълнението на полети с Устройство за Външно Окачване (HESLO) и Лебедка (ННО), са две различни дейности, които изискват:

- отделно одобрения от ГВА за HESLO и ННО в свидетелството и програми от оператора
- отделни обучения на Пилоти, ТС и Спасители (RHR), които да са с вътрешнофирмени допуски,
- инструктора, извършващ обучението, също трябва да има съответните допуски.

Всички горни коментари предполагат: Първоначалните Обучения да са в Специализиран Одобрен Център или Оператор, който има съответните инструктори.

В горните абзаци са смесени понятията обучение и тренировка, вътрешнофирмени със задължителни (в Специализиран Учебен Център) обучения, както и отговорности на Възложител и Изпълнител. Летателният състав е необходимо да преминава 2 пъти в годината проверки на Полетен Тренажор и 1 път в годината Тренажор, за допълнително за поддържане на стандартната подготовка. Това е задължение на експлоатиращата организация, а не на доставчика на въздухоплавателните средства.

По отношение на „ЛОГИСТИЧНО ОСИГУРЯВАНЕ“

В раздел „Изисквания за поддръжка, обслужване и улесняване на ремонта на хеликоптера по CS 27“ е записано „Изпълнителят да декларира, че ще осигури доставки на резервни части и технически услуги за поддръжка на хеликоптера съгласно изискванията на регулациите EASA PART 145 и PART M за жизнения цикъл на хеликоптера (но не по-малко от 20 години).“

Становище: Вменява се задължение на Изпълнителя да извършва дейност, която е изцяло в приоритетите на Оператора на въздухоплавателните средства. Доставката на резервни части и технически услуги се осъществява на пазарен принцип и този текст е некоректен в този смисъл, особено за период от 20 години.

В раздел „Резервни части, аксесоари и консумативи“ към видовете техническо оборудване;

Становище: - водилото или колелата за буксиране са задължителни и те са към окомплектовката на хеликоптера и не могат да бъдат опционални;

- Защитата на лекари, сестри и друг обслужващ персонал е по-целесъобразно да са слушалки – а не шлемове, които биха ги затруднили при работата с пациента.
- липсва доставка на мрежа за спасяване.
- липсват: гащеризони (специализирано работно облекло) и екипировка на всички членове на екипажа (екипажите);
- Допълнително при ННО, за спасителя е необходими специализирано оборудване като: раница с медикаменти, обувки, котки за сняг, ръкавици и др.

По отношение на „Техническите изисквания“:

Становище:

Има противоречие между Общи условия т.3, т.8 Обучение в срока на гаранцията и последващата таблица с Логистично оборудване, където екипировката е Опционална и Техническите изисквания за Провизии за Лебедка и Външно окачване, където също са опционални.

Провизиите за допълнителните оборудвания са Опционални а същевременно се изисква задължително обучение за тези видове дейности. Ако Провизиите не са изпълнени при поръчка на хеликоптера, в следствие инсталирането на подобен вид оборудване е невъзможно.

Провизиите за комуникационно оборудване ТЕТРА е опционално. Малкия опит който имам е доказал, че без комуникация с екипи на земя (ПСС, Пожарна, Полиция и Медицински екипи) ХЕМС операциите са неефективни, което не може да определи провизиите за комуникационното оборудване като Опционално.

По отношение на „Формиране на цена“:

Общи предложения:

- Тъй като на този етап не е възможно да се уточни изчерпателно от какво именно специално оборудване трябва да включва първоначалната доставка, Изпълнителят трябва да обезпечи изпълнението на всички изисквания като провизия, а на следващ етап да се изготви спецификация на оборудването, което да се закупи.
- Общата стойност на проекта е посочена 20 000 000 лв с ДДС. Имайки предвид, че ценообразуването се влияе доста от конфигурацията, провизиите и реалното оборудване което ще бъде монтирано на хеликоптера, посочената крайна стойност на проекта, вероятно няма да бъде достатъчна за доставката на 2 нови хеликоптера с удовлетворяване на всички посочени в документацията изисквания.

Би следвало в текста на обществената поръчка да се прецизират понятията: **Възложител**, **Изпълнител** и **Оператор** на хеликоптера/те. В този и вид ОП е представена като такава за доставка на 2 хеликоптера и съпътстващо оборудване, техническо обслужване и тренинг. Докато първоначалната доставка на техническите средства, първоначалното обучение и гаранционната поддръжка са ангажимент на Изпълнителя, то текущото техническо обслужване, преподготовката и поддържането на сертификатите за професионална компетентност на състава и доставката на резервни части и консумативи по смисъла на Закона за гражданското въздухоплаване са задължение на Оператора.

ИЗГОТВИЛ: Огнян Янков

Дата:03.05.2020