

BIJLAGE L: niet overgenomen wederhoorreacties op IVD-conceptrapport 'Luchtvaartongeval NH-90' 1/2

Inzagepartij	Hst / paragraaf / regelnummer	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Tekstvoorstel	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Aard commentaar	Aangepast?	Reactie inspectie
DV	4.4.2.	eisen die de MLA en CLSK stellen		toevoegen om welke eisen het gaat	Feit	Nee	Deze paragraaf betreft de reflectie op het hoofdstuk overlevingsaspecten. De toelichting om welke eisen het gaat, staat beschreven in paragraaf 4.3
DV	bijlage 2 - allerlaatste pagina			wederhoorpartijen bevatten namen bemanningsleden. Verwijderen	Feit	Nee	Opmerking betreft niet het wederhoorrapport
C-DHC	3.5.2 supervisie - 30	De...toepast.	Het onderwerp supervisie wordt behandeld bij een verplichte cursus voor commandanten en andere leidinggeevenden die de inzet van helikopters mogen autoriseren (HIC1). Daarnaast vindt onder leiding van het 7 SQN, afdeling expertise, elke langdurige reis een vliegdienscontrole plaats rond 1/3 van de reis, inclusief de aanwezigheid van een ervaren boordvlieger, waarbij het functioneren van de vliegploeg, het schip, de samenwerking en alle veiligheidsaspecten worden beoordeeld. Deze controle was nog niet uitgevoerd.	Het fenomeen operational drift en gebrek aan supervisie zijn bekende aandachtspunten binnen het SPMC-systeem met helikopters aan boord van fregatten. Deze onderwerpen worden getracht te borgen door de commandant van het schip een verplichte cursus te laten volgen (HIC1) op MVKK, waar het begrip supervisie en zijn of haar verantwoordelijk daarin helder wordt toegelicht. Daarnaast vindt bij elke uitzending een vliegdienscontrole plaats onder leiding van afdeling expertise van het 7 squadron, waarbij het functioneren van de vliegploeg, het schip, de samenwerking en de veiligheidscultuur en beleving beoordeeld wordt. Deze controle vindt meestal plaats op 1/3 van de reis, een belangrijk kantelpunt waarbij complacency bij zowel vliegploeg als scheepsbemanning als gevaar is onderkend. Bij deze controle is ook altijd een ervaren boordvlieger betrokken. Ik mis deze toelichting ook in de conclusies, hoofdstuk 6.	Feit	Nee	Het rapport behandelt de supervisie op de helikopterbemanning aan boord van schepen. Hoewel de organisatie het functioneren van de vliegploeg evalueert door HIC1 en audit, is de supervisie op de crew nog steeds beperkt.
ROAM / KPLMARNALG	Hoofdstuk 4 / paragraaf 4.2.2 / blz 48 / regel 30	Valbeveiliging loskoppelen	Gordel loskoppelen	Ik ben nooit gedruild op het loskoppelen van valbeveiliging, maar wel op het loskoppelen van de gordel.	Feit	Nee	Dit tekstdeel betreft een algemene beschrijving van de handelingen conform procedure METS Run DHC NH-90.
STGS	6/13-15	Het ongeval...gebeuren.		De zin 'het ongeval verklaard' is inhoudelijk niet correct, aangezien dit niet het geval is. Bovendien is er tegenstrijdigheid met de eerste zin daaropvolgend, waarin staat dat er geen sluitend antwoord is gevonden. Hier geeft de IVD zelf ook aan dat het ongeval niet is verklaard.	Interpretatie	Nee	Betekenis <i>Verklaren</i> : helder maken, uitleggen (bron: Vandale)
C-DHC	pag 71 regel 40 t/m 44	Het wegvallen van de SAR-taak heeft over het algemeen een negatief effect gehad op de kwalitatieve ervaringsopbouw van copiloten en beginnende gezagvoerders en de inherente mogelijkheden om ervaring op te doen in alle facetten van een missie, waaronder risicobeoordeling en complexe vliegmanoeuvres, voordat zij aan boord van schepen worden geplaatst.		Het wegvallen van de SAR-taak i.r.t. negatief effect op de kwalitatieve ervaringsopbouw is als conclusie niet te volgen. Als compensatie voor het verlies aan ervaringsopbouw is de opleidingsfilosofie / het opleidingsprogramma aangepast. COPi's maken in het nieuwe concept 1 of meerdere deployments aan boord om ervaring op te doen als boordvlieger. Ook is het opleidingsprogramma aangepast. Hierdoor zijn zij beter voorbereid op de uiteindelijke taak van boordvlieger/PIC/PF. Juist bij de SAR-taak ging een PIC op jonge leeftijd en met nauwelijks ervaring en vliegers op pad voor complexe en risicovolle SAR-acties. Het huidige pad kent een veel betere opbouw.	Feit	Nee	Het rapport beschrijft dat het traject voor copiloten om als PNF ervaring op te bouwen in de West hen onvoldoende voorbereid op de rol van boordvlieger.

BIJLAGE L: niet overgenomen wederhoorreacties op IVD-conceptrapport 'Luchtvaartongeval NH-90' 2/2

CZSK/SCBRNDCBV	5/5.3.1/2	in de RHIB mee kan gaan	bij uitzondering in de RHIB mee kan gaan	Zoals beschreven in de werkinstructie is het meegaan van de AMV/AMA niet de standaard, maar de uitzondering. Reden hiervoor is omdat er slechts zeer beperkt medisch gehandeld kan worden, door beweging van de RHIB / Frisc en de AMA/AMV bij terugkomst aan boord mogelijk niet direct inzetbaar zijn (ivm koude natte handen) voor alle handeling, zoals bijvoorbeeld infuus prikken. Als meest effectieve methode wordt dus de zogenaamde Scoop and Run gebruik, waarbij het slachtoffer zo snel mogelijk aan boord van het moeder schip wordt gehaald en daar de best mogelijke zorg van AMA/AMV krijgt.	Feit	Nee	Voorschrift Werkinstructie Medcell Vloot spreekt bij de procedure "man over boord" niet over een uitzondering maar over een keuze: "Er kan voor worden gekozen de AMA mee te laten gaan in de RHIB om eventueel de luchtweg zeker te stellen. Dit is afhankelijk van ervaring van de AMA, samenstelling van het medisch team als geheel (1-2 AMV-ers), eerste inschatting van de situatie van de drenkeling en niet onbelangrijk de seastate en weersomstandigheden. (bijv. seastate 3 zal het niet lukken op een RHIB te intuberen)".
CZSK/CDT GRON	2/2.1.1/figuur 2	positie EO	EO gaat over de PD, maar is tevens ook Hfd Operationele Dienst	Zie voorgaande punt hierboven.	Feit	Nee	Figuur is overgenomen uit voorschrift DIRECTIE OPERATIES NLMF STC 160 Scheepsorganisatie
CZSK/CDT GRON	5/5.4/22-23/blz 69	Er... geoefend	Er is aan boord geen apparatuur om deze drenkelingen zorg te leveren en de medische afvoer van drenkelingen naar een ziekenhuis op de wal wordt beperkt geoefend.	De daadwerkelijke afvoer wordt niet vaak beoefend, maar afvoer tot in de helikopter, inclusief overdracht naar de flighycrew maakt met regelmaat wel degelijk onderdeel uit van de scenario's.	Feit	Nee	De medische afvoerketen wordt niet in zijn geheel beoefend, afvoer en behandeling in de helikopter missen in de oefeningen. Bovendien is een scheepsarts niet opgeleid om medische zorg te leveren aan boord van helikopters.
DV	2/2.2.1/17	single concept	single pilot multi crew concept	confirm uitleg zoals gegeven in para 2.3	Feit	Nee	Typering is bedoeld zoals het er staat: single pilot.
	p.19	"hij"		In het relaas, bijvoorbeeld op blz. 19 duidt het rapport de vlieger aan met hij. Dit sluit aan bij het woord vlieger, maar in deze casus was de vlieger een vrouw. Het gebruik van zij zou beter passen.	Tekstueel	Nee	Betreft een algemene beschrijving, het is daarbij gangbaar "hij" te gebruiken.