

NYTT FRA ICAO

RFFWG – Annex 14

Chairman Bernard Valois

Canada

Arbeid i RFFWG

- Har opprettet 3 ”sub-working groups.”
- For å utnytte tilgjengelig ekspertise.
- Heliports – brann/rednings krav.
- Skum – level C.
- Spesifikasjoner flyplass brannbiler.

Kategorier -

- ICAO vedtok ikke at man skal ha B/R beredskap for den typen fly som lander.
- Det gis fortsatt mulighet til å ha beredskap en kategori under aktuell flytype hvis dette ikke skjer ofte.
- Norge og BSL E 4-4 har innført beredskap for den aktuelle flytype og ikke anledning til å være en kategori under.

Kategorier

- Dette var ikke iht forslaget fra RFFWG.
- RFFWG har nå bedt ICAO (Aerodrome Panel) om hvilken retning man skal jobbe mot.
- Best B/R beredskap eller skal man ta mer hensyn til risikoanalyser og budsjett?

Slokkemidler på lager.

- Det praktiseres i mange land at man skal ha 200% på lager av den totale mengden av slokkemidler på brannbilene.
- RFFWG mener man bare skal ha 200% av slokkemidlene som aktuell kategori for flyplassen krever.
- Både kostnadmessig og miljømessig er det best med mindre mengder på lager.

- RFFWG vil fremover ta en gjennomgang av både antall liter slokkemengder og antall brannbiler.

KRISEPLANER FOR FLYPLASSENE.

- RFFWG foreslår at kriseplanene øves i deler og på alternative måter. F.eks table top øvelser.
- Full skala øvelser som i dag kreves gjennomført hvert 2 år –foreslås endret til hvert 3 år.

Response time heliports.

- RFFWG mener responsetiden optimalt bør være 2 minutter.
- Men man vil se nærmere på store flyplasser med helikopterlandingsplasser i tilknytning til flyplassen. Det kan være at det ikke er mulig å klare 2 min. kravet på dagens store flyplasser.

Personell og krav til øvelser/trening.

- RFFWVG har jobbet i mange år med å få inn i forskriftene noe om antall personer i B/R – foreløpig ikke noe gjennomslag i ICAO.
- Det vil bli tatt inn noe om "human factor elements" i neste Annex 14.
- Det kommer nye "guidance material" ang. øvelser/trening.

Skum level C.

- Både RFFWG og SubWG Foam har jobbet lenge med leverandører av skum og testing i laboratorier i flere land.
- Dette viser at det er mulig å produsere et level C skum som er mer effektivt og krever 20-25 % mindre skum enn dagens level B krav.

Skum level C.

- Flere leverandører er interessert og jobber med dette.
- Men pr. i dag kan ingen levere level C skum.
- Når/hvis dette kommer vil det bli andre krav til brannbilene med mindre skum, annet skum blandesystem etc.

Krav til skum mengder.

- RFFWG følger nøye/samarbeider med FAA om det er riktig måte skum mengdene er beregnet på.
- Bl.a om "critical area" er riktig måte i dag.
- Det blir gjort en del forsøk og man analyserer en del større havarier og redningsarbeidet der.

Flyets utforming.

- Et annet område RFFWG samarbeider med FAA er forskning som gjøres angående flykroppens utforming og utviklingen av brann i de forskjellige flytypene.
- Det er også et samarbeid ang. forskning på hva som skjer med fuel i fly som havarerer. Det sees på en del havarier de siste tiår.

Andre saker.

- Andre saker som RFFWG jobber med er:
- Resonse time til vanskelige områder utenfor rullebanen.
- Kategorisering av heliports.
- Nye måter å kategorisere flytypene på.
- Verneutstyr – røykdykkerutstyr/krav.

Airport Service Manual.

- Det kommer ny Airport Service Manual. Muligens ferdig i 2010.
- Her kommer bl.a.nytt om:
- Røykdykkerutstyr.
- Lagring av slokkemidler.
- Brannstasjoner.
- Ambulanse service.
- Forbedringer av kriseplanene.