

Matkaraportti CTIF Lentoasemien pelastustoiminta-komission tapaamisesta Riikassa 14.5-16.5.2025.

Komission tapaaminen pidettiin sovituksi sateisessa Riikassa tänä vuonna. Ensimmäisenä päivänä oli sovittu aiemmin tapaaminen norjalaisten sekä ruotsalaisten kollegoiden kanssa, jotta saisimme sovittua tiivistetystä yhteistyöstä pohjoismaiden välillä. Lentoasemien pelastustoiminta on hyvin samankaltaista Pohjoismaissa. Ensimmäisen päivän tuloksena sovimme, että tapaisimme Ruotissa vielä tämän vuoden puolella keskittyen erityisesti koulutusmalleihin, jotta pystyisimme jakamaan hyvät käytännöt toisillemme. Ajankohta sovittiin lukittavaksi myöhemmin.

Ensimmäisen päivän iltana oli vapaamuotoinen tapaaminen paikalle saapuneiden kollegoiden kanssa.

Tapaamiseen osallistui yli 30 henkilöä ympäri Eurooppaa. Edustettuna olivat esimerkiksi Bulgaria, Kreikka, Latvia, Liettua, Puola, Itävalta, Saksa, Ruotsi, Norja ja lisäksi eri yritysten edustajia, jotka tuottavat palveluita tai välineitä lentoasemien pelastuspalvelun toiminnan tueksi.

Seminaaripäivän sisältö

Toisena päivänä kokoonnuimme Riikan lentoasemalla ja päivä eteni etukäteen lähetetyn ohjelman mukaisesti.

Esittelykierros

- Kukin edustaja kertoi lyhyesti oman maan kuulumiset
 - Eri maita haastaa eri tulkintatavat voimassa olevasta regulaatiosta
 - Fluorittomiin vaahtoihin siirtyminen herätti keskustelua
- EASAA edusti Teams-yhteydellä Vasileios Stefanioros, joka toi esille, että uusi päivitys on tulossa lentoasemien regulaatioon. Lisäksi regulaatioon on tulossa lisäyksiä ja tarkennuksia FAQ-osioon liittyen pelastustoimintaan.

Ole Hansen – CTIF member

Ole Hansen kertoi CTIF-organisaation kuulumiset, tapaaminen oli ollut Sofiassa.

- Käytännön järjestelyihin CTIF pohtii taloudellista tukemista, jotta komissiot voisivat tavata.
- Eri komissioiden tiivistetyt terveiset
- Tilastojen perusteella korkeiden rakennusten palot lisääntyneet

- EU parlamentin selvitys käynnissä varallaolon laskemisesta työajaksi.

Niclas Tongring – Swedavia, Water rescue equipment

Niclas piti ohjelman mukaan alustuksen, miten lentoasemilla tulisi ottaa huomioon vesistö kiitotiealueen päässä. Regulaation mukaan lentoasemalla tulisi varautua kalustolla sekä suunnitelmilla suorittamaan pelastustoimintaa 1000 metriä kiitotien päästä. On kuitenkin osin epäselvää, millaista kalustoa sekä osaamista lentoaseman pelastushenkilöstöllä tulisi olla.

Aiheesta vilkas keskustelu, sillä regulaatiossa mainitaan, että esimerkiksi kelluntaa tukevia välineitä tulisi olla liikennöiville ilma-aluksille paikkaluvun mukaan. Wienin lentoasemalla joki on 1800 metriä kiitotiestä, mutta lentoasemalla on vene sekä erilaista vesipelastusvälineistöä ja erikoiskoulutusta aiheeseen. Asiaa tulisi keskustelun perusteella arvioida tehtävä- ja resurssianalyysin (myöhemmin TRA) avulla, jolloin voidaan arvioida ulkopuolisen avun viive kyseiselle alueelle ja sitä kautta tarvittavien välineiden määrää sekä laatua.

Lisäksi aihe herätti erittäin vilkkaa keskustelun, tuleeko regulaation GM (Guidance material) tulkita ohjaavaksi materiaaliksi vai voidaanko jättää huomiotta.

Florian Kubowski, Valentin Gangur – ARFF driving

Frankfurtin lentoasemalla oli vuosia aikaisemmin käyty keskustelua lentokenttäpaloautojen ajamisesta, autojen vaurioista sekä ajotaidoista. Tunnistettiin, että uudella sukupolvella ei ollut juurikaan teknistä osaamista ajoneuvoihin, liikenne lisääntyy voimakkaasti lentoasema-alueella ja kelpoisuuksiin tulee jatkuvasti lisää vaatimuksia. Näin ollen huomio ajamiseen saattaa heikentyä aiheuttaen ongelmia sekä vaaratilanteita.

Lentoasemille tehtiin pilottihanke yhdessä ARFF driving academy:n kanssa, jossa kuljettajat koulutettiin ajamaan omilla ajoneuvoilla paremmin sekä tuntemaan ajoneuvotekniikka paremmin. Lopputuloksena autojen käyttökuluissa havaittiin laskua ja motivaatio ajoneuvojen huolenpidossa kasvoi merkittävästi. Samanaikaisesti testeissä autot olivat nopeampia kuin aiemmin.

Manfred Sommelier – Accident report

Manfred oli selvittänyt Kanadassa talvella tapahtunutta onnettomuutta, jossa ilma-alus laskeutuessaan menetti laskutelineen, pyörähti ympäri ja syttyi palamaan. Onnettomuudessa vain kahdella oli lieviä vammoja. Pelastustoiminnassa oli havaittavissa avoimien lähteiden perusteella seikkoja, jotka tulisi ottaa huomioon.

Onnettomuuden tarkastelussa voitiin havaita seuraavia huomioita:

- Lentoaseman pelastustoiminnan johtamista tulee kehittää siten, että johtajalla ei ole muita päällekkäisiä tehtäviä. Havaintojen perusteella huomion kiinnittäminen muihin asioihin voi aiheuttaa vaaratilanteen onnettomuuden osallisille tai työturvallisuusriskin pelastustoimintaan osallistuville.
- Toimintaa ja kalustoa pitää kehittää siten, että ne toimivat kaikissa olosuhteissa sekä huolehtia, että henkilöstöllä on riittävä osaaminen kaikkiin tilanteisiin kaluston käyttämiseksi.
- TRA tulisi tehdä mahdollisimman realistisesti, jotta todellinen tarvittava resurssi saadaan selville.

Antonio Panagiotakis – ARFF -training in Greek islands

Antonio kertoi omassa puheenvuorossaan lentoasemien pelastuspalvelun koulutuksen muutoksesta, kun Fraport alkoi tuottamaan pelastuspalvelun toimintoja. Kreikan saarille hankittiin muutamassa vuodessa paljon uusia vaahtoautoja ja perustettiin koulutuskeskus, mutta haasteeksi muodostui yli 500 palomiehen siirtäminen koulutuksiin keskitettyyn koulutuspaikkaan.

Antonio kertoi, mitä haasteita koulutukseen liittyi ja tavoitteiden saavuttamiseksi yhteistyötä tehtiin yhdessä koulutuspalveluja tuottavan yrityksen kanssa, joka kiersi saaria mobiilisimulaattorin kanssa.

Simo Ekman – HRET / Rescue stairs

Simo alusti keskustelun aiheesta, miten tunnistetaan pelastuspalvelun kannalta oleelliset työmenetelmät sekä työn tekemisen kannalta tarpeelliset ajoneuvot ja laitteet.

Edellisen vuoden aikana on sattunut merkittävä määrä ilma-alusten onnettomuuksia sekä paloja, joissa haasteena on kyky vaikuttaa onnettomuuden kehittymiseen. Pelastusporrasajoneuvo on erittäin kallis investointi ja keski-Euroopan lentoasemilla niitä käytetään paljon koneisiin sisään menemiseen sairastapausten vuoksi. Pohjoisessa niitä ei ole käytössä. Aiheesta keskustelua herätti myös, onko pelastusportaiden tavoite tukea evakuointia vai toimia pelastushenkilöstön keinona päästä koneeseen sisään.

Suomi oli lähes ainoa maa paikallaolijoista, jossa ei ole käytössä HRET eli puomisammutusjärjestelmää ja sen hyödyistä suhteessa kustannuksiin käytiin keskustelua. HRET järjestelmässä on usein mukana koneen rungon läpäisyn mahdollistava sammutuskärki, jonka toiminnasta sekä hyödyistä nousi keskustelua.

Loppuyhteenvetona todettiin, että TRA perusteella tulisi tunnistaa, minkälainen toimintaympäristö on ja mitä välineitä tarvitaan. EASA ei ole kovin tarkkaan tehnyt määrittelyjä, mutta esimerkiksi USA:n

viranomainen NFPA on kuvannut hyvin yksityiskohtaisia menettelytapoja.

Manfred Sommelier – Electric battery fire in aircraft

Akkujen lisääntyessä riski litiumioniakun palolle ilma-aluksessa kasvaa. Tammikuussa Koreassa syttyi tulipalo koneen matkatavarahyllyllä juuri ennen koneen kiitotielle siirtymistä. Palossa loukkaantui joitakin henkilöitä ja koneen runko tuhoutui palossa pahasti. Palon sammuttaminen oli hankalaa, vettä ja resursseja tarvittiin paljon sekä sammuttaminen vaikutti merkittävästi lentoaseman toimintaan. Palon syy ei ollut selvillä, mutta palon mahdolliseksi aiheuttajaksi epäillään varavirtalähteen syttymistä.

Keskustelussa todettiin, että lentoasemien pelastuspalvelulla tulee olla välineet akkupalojen sammuttamiseen terminaalissa ja ilma-aluksessa. Erilaisia välineitä on kehitetty akkupalojen hallitsemiseen, mutta lentoasemien pelastuspalvelulla tulisi olla välineet sekä toimintamallit akkupalojen sammuttamiseen eri tilanteisiin. Erilaisten sähkövoimakäyttöisten ajoneuvojen sammuttamiseen lentoaseman alueella sekä pienempien akkujen, kuten varavirtalähteiden sammuttamiseen niin terminaalissa kuin ilma-aluksen sisällä.

Martin Gorski – Foam changing update

Sammutusvaahtojen fluoriyhdisteiden kiellot etenevät ja joulukuussa oletetaan astuvan voimaan PFOA-yhdisteiden käyttökielto. Myös PFAS yhdisteiden kieltoa odotetaan annettavaksi, joka kieltäisi kaikkien fluoripohjaisten vaahdon 2030.

Esitys keskittyi sprinklerijärjestelmiin, mutta oleellista on vaihtoprosessin huolellinen suunnittelu sekä testaus. Suomessa sammutusvaahtojen osalta haasteena on ollut tunnistaa järjestelmien puhdistamisen hyvät käytännöt sekä vaatimukset.

Vierailu Riikan lentoasemalla

Kolmantena sateisena päivänä pääsimme vierailulle Riikan lentoasemalle. Riikan lentoasema on voimakkaasti panostanut kehitykseen viime vuosina. Heillä on käytössään melko uusi paloasema sekä kattava hälytysjärjestelmä onnettomuustilanteisiin. Ajoneuvokalustoa päivitetään parhaillaan, hallissa oli aivan uusi Panther -vaahtoauto käyttöönoton valmisteluissa. Erikoisuutena heillä oli lisäveden saamiseksi 36 000 litran vesisäiliöllä ja 6000 litran vahtosäiliöllä varustettu yhdistelmäajoneuvo. Ilmaliikenneonnettomuuden alkuvaiheessa sammutusveden sekä -vaahdon tarve on erittäin suuri ja lentoasema oli ratkaissut lisäveden haasteita ajoneuvolähtöisesti.

Riikan lentoasemalla on yksi kiitotie ja lentoaseman pelastuspalvelu tuottaa CAT 8 luokan pelastustoimintaluokan mukaista palvelua, jolloin heillä on 12 pelastushenkilöä aina töissä. Mikäli lentoasemalle tulee CAT 9-luokan ilma-alus, henkilöstövaatimus pelastuspalvelussa on 16 henkilöä.

Yhteenveto

CTIF-tapaaminen oli erittäin hyvä, kollegoiden kanssa käydyt keskustelut tuottivat paljon tietoa ja esitykset olivat kattavia. Regulaatio tarkentuu koko ajan, mutta edelleen on paljon tulkinnanvaraa. Lento-onnettomuuksia on mediassa ollut paljon nähtävissä viimeisen vuoden aikana ja niistä tulisi ottaa oppia. Teknologian kehittyminen vaatii kalustolta enemmän ja lentoasemien tulisi pyrkiä ottamaan se huomioon investointeja suunnitellessaan. Lisäksi osaamiseen tulisi pystyä panostamaan, jotta osaaminen ja toimintamallit vastaavat muuttuvaan toimintaympäristöön

Keravalla 21.5.2025

Paul Nyberg
pelastuspäällikkö
Finavia Oyj