

Uenige om røykdykking i fly

Utenom Oslo lufthavn kan ikke brannfolkene gå inn **i røykfylte fly**, mener NTL Luftfarten. – Jeg frykter at liv skal gå tapt, sier nestleder Mike Antonsen. ▶

■ EMELINE ØSTMO (tekst) ANNE MARTHE VESTRE BERGE (foto)
emeline@lomedla.no



INNSATS: - Vår oppgave er å få et levelig miljø i flyet, sier utrykningsleder.





BEREDSKAP: Her kjører Johnsen ut på rullebanen. De er alltid fire mann klare til å rykke ut på Vigra.

▣ Dersom det skulle oppstå brann i et fly, er det godt å vite at det er brannpersonell på flyplassen som kommer til unnsetning. Men kan brannpersonellet på norske flyplasser gå inn i et røykfylt fly for å hente ut passasjerer og personell som ikke kan evakuere seg selv?

Bernt Johnsen er tillitsvalgt i NTL og utrykningsleder på Ålesund Lufthavn, Vigra. Der har han jobbet siden 2005 og ble utrykningsleder i 2013. Han sier de ikke kan røykdykke.

– Hva gjør dere dersom det oppstår brann i et fly?

– Vi rigger oss ut med to brannbiler og en lederbil. På Vigra er vi fire mann, og vi skal først og fremst slukke og evakuere. Så lenge det er et røykfylt miljø skal vi ikke inn i flyet.

– Øver for lite

Brannpersonellet har opplæring i noe som heter inntreden i røykfylt varmt og kaldt miljø. Dette er ikke det samme som røykdykking. Johnsen sier også at de er fysisk skikket og har utstyret til å røykdykke, men i øvelsesprogrammet deres er det ikke noe som heter røykdykking.

Røykdykking tilsier dykking i tett brannrøyk. De må i utgangspunktet ventilere ut røyken før de kan gå inn i et fly.

– Vår oppgave er å få et levelig miljø i flyet. Da må vi muligens få opp dører og ventilert ut røyk. Jeg kan ikke si til mannskapet at de skal røykdykke.

I Ålesund har de ikke har trent på røykdykking siden 2016, ifølge Johnsen.

Nærmeste brannstasjon bruker mellom 10 til 15 minutter for å komme fram til flyplassen. Det kan også ta enda litt lengre tid før det kommunale brannmannskapet er klare for inntreden. De må også gjøre seg klare med utstyr når



TRENING: Bernt Johnsen er utrykningsleder på Ålesund lufthavn. Han sier de ikke får opplæring i å røykdykke.

▣ Vi er fysisk skikket og har utstyr til å røykdykke, men i øvelsesprogrammet vårt er det ikke noe som heter røykdykking. **Bernt Johnsen, utrykningsleder**

de først har kommet fram.

Johnsen har inntrykk av at noen få endringer i opplæringen vil kunne gjøre dem i stand til å røykdykke.

– Øver tråd med EU-regelverket

Thomas Toftevåg er seksjonsleder i Avinor. Han skriver i en e-post at deres ansatte øver hvert år på å ventilere og entre et røykfylt fly.

– Dette øves på i tråd med retningslin-

jer fra EASA (European Union Aviation Safety Agency).

Avinors personell har opplæring tilpasset innsatsens formål, og har fokusert på å utvikle en kompetanse spisset mot innsats i fly, ifølge Toftevåg.

– I slutten av 2014 ble det etablert et prosjekt for å samkjøre Avinors brann- og redningstjeneste med nytt EU-regelverk. Etter dette ble det besluttet at røykdykkertjenesten etter den norske for-



HURTIGHET: På Ålesund lufthavn bruker lokal brannvesen minst 10-15 minutter på å komme til flyplassen.

skriften ikke var den mest hensiktsmessige tilnærmingen.

EU-regelverket i 2016

Mike Antonsen, nestleder i NTL Luftfarten, mener at brannpersonellet på flyplasser i Norge (med unntak av Oslo lufthavn) ikke kan gå inn i et fly med tett røyk.

– Hvis det er tett røyk inne i et fly, som det ofte blir under brann, så har ikke Avinors brann- og redningspersonell noen som kan gå inn i flyet. Det har de ikke kompetanse til. Passasjerene som da eventuelt blir sittende fast inne i flyet kan ikke forvente å bli reddet ut av personell fra Avinor.

Bakgrunnen for at røykdykkertjenesten ble fjernet er et nytt EU-regelverk

som kom i 2016. Antonsen forteller at EU-regelverket ikke tar stilling til røykdykkertjeneste, men at man skal kunne gjennomføre redning.

– Dette er ikke noe problem i de fleste europeiske land, for der skilles det ikke mellom røykdykkere og brannmenn. En brannmann er også en røykdykker, men ikke i Norge.

I Norge er røykdykkerkompetanse noe som krever egen utdanning og regelmessig trening.

Vente på brannvesenet

Antonsen er enig med Johnsen, og understreker at brannpersonellet på Avinors flyplasser må vente på kommunalt brannvesen og forsøke å ventilere ut røyk fra et brennende fly.

Hva er EASA?

- European Aviation Safety Agency (EASA) er EUs byrå for flysikkerhet.
- Formålet med EASA er å sikre et høyt og ensartet nivå for flysikkerheten i Europa.
- EASA skal også bidra til like konkurransevilkår og økonomiske besparelser for luftfartsindustrien.

– Begge deler tar dyrebar tid. Jeg frykter at liv skal gå tapt, sier Antonsen.

Han legger til at etter tre minutter vil røykutviklingen i et brennende fly høyst sannsynlig være såpass høyt slik at de fleste ville besvimt. I de beste tilfellene vil det ta kommunalt brannvesen 10 minutter, men ofte opptil 20 minutter.

– Det er lenge å holde pusten for noen som ikke kommer seg ut ved egen hjelp.

Samtidig tror Antonsen at enhver redningsperson som står på utsiden av et røykfylt fly, ville forsøkt å gjøre en inntreden.

– Situasjoner som dette spiller på samvittigheten til folk, men hva hvis det skjer noe med brannmannskapet?

Han sier det kun er snakk om å gjøre noen få justeringer i grunnutdanningen for at brannmannskapet skal få kompetansen til å røykdykke. Han påpeker at tilføring av teori og praksisøvelser samt et par ekstra øvelser i året vil være tilstrekkelig.

– Ved å gjøre dette vil de øke både kompetansen og sikkerheten til de ansatte, men også sikkerheten til de som jobber om bord i flyene – og ikke minst passasjerene. Vi ser bare oppsider med dette.