

Buletin de Siguranță

Situații de Urgență

În cazul urgențelor de aterizare forțată (tren de aterizare defect, instalația de escamotare a trenului de aterizare defectă, etc.) se impune, înainte de aterizarea aeronavei, acțiuni de înspumare a pistei. Operațiunile de înspumare a pistei sunt de regulă o decizie operațională de zbor, solicitarea trebuind să vină de la pilotul comandant al aeronavei sau de la operatorul de zbor. Dacă după evaluarea situației de urgență se trece la înspumarea pistei în încercarea de a salva o aeronavă venită la aterizare de urgență, trebuie stabilite o serie de măsuri organizatorice, atât pentru serviciile implicate la sol cât și pentru echipajul și pasagerii aeronavei. Se va păstra permanent legătura radio între personalul de la sol care execută înspumarea pistei și operatorul din turnul de control care este permanent în legătură cu pilotul aeronavei. Autospecialele care execută înspumarea pistei, execută această operațiune în cel mai scurt timp, părăsesc urgent pista și execută operațiunile de realimentare cu apă și substanțe de stingere, până la aterizarea aeronavei. După terminarea operațiunilor de înspumare și realimentare, SUP cu toate autospecialele de salvare și stingere incendii de care dispune ia poziția de așteptare în afara zonelor în care se pot produce coliziuni cu aeronava. După ce aeronava atinge solul, vehiculele de intervenție urmăresc aeronava și intervin urgent pentru salvarea persoanelor de la bord și pentru stingerea incendiului (dacă este cazul). Concomitent cu operațiunile de salvare și stingere se încep operațiunile de triere a pasagerilor, acordarea primului ajutor persoanelor rănite și transportul acestora la unitățile medicale specializate.

La AIAIC se poate realiza pat de spumă pe pista de decolare/aterizare în cazul unei aeronave cu probleme tehnice la trenul de aterizare doar prin intervenția IJSU Cluj în baza protocolului încheiat la data de 16.08.2016. În urma protocolului încheiat, în anul 2018 s-a realizat un exercițiu alături de pompierii IJSU Cluj.

IULIE 2018



Safety Bulletin

Emergency situations

In case of forced landing emergencies (defective landing train, failing landing gear, etc.), run-in actions are required before landing the aircraft. Running lane operations are usually an operational flight decision, requiring to come from the airplane pilot or flight operator. If, following the emergency assessment, the run-in is attempted in an attempt to save an emergency landing aircraft, a set of organizational measures must be established for both ground and ground crew and flight crew members. The radio link between the ground crew who runs the runway and the operator of the control tower that is permanently in relation to the aircraft pilot will be permanently maintained. Self-service operators who run the run, execute this operation as soon as possible, leave the runway urgently and perform the refueling and extinguishing operations until the aircraft landed. Upon completion of refueling and refueling operations, the SUP with all its fire and extinguishing fire extinguishers and its waiting position outside the areas where collisions with the aircraft may occur. After the aircraft reaches the ground, the intervention vehicles follow the aircraft and intervene urgently to save the persons on board and to extinguish the fire (if any). Simultaneously with rescue and extinguishing operations, passenger triage operations, first aid to injured persons and their transport to specialized medical units are started. The AIAIC can make a foam bed on the take-off / landing route in the case of an aircraft with technical problems at the landing train only through the intervention of IJSU Cluj based on the protocol concluded on 16.08.2016. Following the protocol concluded, in 2018 an exercise was carried out with the firefighters of IJSU Cluj.