

TRA

Task Resources Analysis

CTIF Seminar 25.10.2022

Manfred Sommerer

m.sommerer@viennaairport.com

manfred.sommerer@feuerwehr.gv.at

+436648355479

AUSTRIA

Guidelines and helpful Material

- ICAO Airport Services Manual Part 1 Rescue and Firefighting (Fourth Edition 2015)
- UK CAA Guidance on delivering an effective Airport Rescue and Fire Fighting Service (RFFS) Task Resource Analysis CAP 1150
- UK CAA Information Paper 04 Task Resource Analysis

ICAO Airport Service Manual Part 1

...to establish justification as to the minimum number of qualified/competent Personell requiered to deliver an effective airport RFF Service to deal with an Aircraft incident/accident.

ICAO ASM Part 1 and UK CAP 1150

- Phase 1
 - Aim, Principal Objective of Fire Fighting Service, Tasks
- Phase 2
 - Identify representative realistic, credible accidents
- Phase 3
 - Identify types of Aircraft commonly in use at the Airport
- Phase 4
 - Identify the accident site
- Phase 5
 - Combine the accident type with the aircraft and the location
- Phase 6
 - Task and resource analysis carried out in a table top exercise/simulation

Task analysis

The following items will assist in determining the basic contents of an analysis...

- a) Description of Aerodrome, number of Runways
- b) Promulgated RFFS Categories
- c) Response Time Criteria (Area, Time and number of Fire Stations)
- d) Current and future types of Aircraft and Movements
- e) Operational Hours
- f) Current RFFS Structure and Establishment
- g) Current Level of Personell
- h) Level of supervision for each operational crew;
- i) RFFS qualifications/competence (training programmes and facilities);
- j) Extraneous duties (to include domestic and first aid response);
- k) Communications and RFFS alerting system including extraneous duties;
- l) Appliances and extinguishing agents available;
- m) Specialist equipment— fast rescue craft, hovercraft, water carrier, hose layer, extending boom technology;
- n) First aid — role responsibility;
- o) Medical facilities — role responsibility;
- p) Pre-determined attendance: local authority services — police, fire and ambulance, etc.;
- q) Incident task analysis — feasible worst-case scenarios) (workload assessment) (human Performance/Factors. To include: mobilization, deployment to scene, scene management, firefighting, suppression and extinguishment, application of complementary agent(s), post fire security/control, personnel protective equipment, rescue team(s), aircraft evacuation and extinguishing agent replenishment;

Note. — The aim is to identify any pinch points within the current workload and proposed workload.

- r) Appraisal of existing RFFS provision;
- s) Future requirements. Aerodrome development and expansion;
- t) Enclosures could include: airport maps, event trees to explain tasks and functions conducted by the RFFS, etc.);
- u) Airport emergency plan and procedures.

Note. — The above list is not exhaustive and should only act as a guide.

Phase 1 -Tasks

- a) meet the required response time;
- b) extinguish an external fire;
- c) protect escape slides and exit routes;
- d) assist in the self-evacuation of the aircraft;
- e) create a survivable situation;
- f) rescue trapped personnel;
- g) maintain post fire security/control;
- h) preserve evidence;

Note.— The above list is not exhaustive and all relevant tasks must be identified before moving to Phase 2.

Each task/mission may include numerous functional activities/actions.

Phase 2 - Identify representative realistic, credible accidents

Note.— All incidents should involve fire to represent a feasible worst-case scenario that would require an RFFS response.

Examples:

- a) aircraft engine failure on take-off with a fire (aborted take-off);**
- b) aircraft aborts and overruns into the runway end safety area (RESA) with a fire on take-off;
- c) aircraft into aircraft with fire (collision);
- d) aircraft into structure- terminal building(s) with a fire;
- e) aircraft leaves the runway on landing into the runway strip (full emergency evacuation);
- f) internal aircraft fire (cabin fire, baggage hold, cargo hold, avionics bay(s)).

Phase 3 - Identify types of Aircraft commonly in use at the Airport

Example:

- a) long wide-bodied aircraft with multiple passenger decks and multiple aisles;
- b) long narrow-bodied aircraft with single aisle, high passenger density; and
- c) short narrow-bodied aircraft with single aisle, high passenger density.

A representative aircraft type can then be chosen, i.e. Airbus A 380, Airbus A 340, Airbus A 320, Boeing 747, Boeing 777, Boeing 757 and Boeing 737.

Airbus A320 Aircraft with the most movements at VIA

(not the largest but with the highest risk because of movements)

Phase 4 - Identify the Accident Site

Example:

The team may have identified that the following contributed to a worst-case location:

- a) response time;**
- b) route to the accident site (on or off paved surfaces);**
- c) terrain;
- d) crossing procedures for active runway(s);
- e) aircraft congestion on route (taxiways);
- f) surface conditions;
- g) communications;
- h) supplementary water supplies;**
- i) adverse weather conditions — low visibility procedures; and
- j) daylight or darkness.

Phase 4 - Identify the Accident Site

Real Examples by using mentioned things before:

- 1) Taxiway Bravo: Runway holding position Bravo 1- leading onto runway 06L;
- 2) Runway 13— Runway and service road crossing point (grid reference A5);
- 3) Runway 28 overrun RESA;
- 4) Runway 24 undershoot RESA;
- 5) Aircraft stand A33 (Alpha apron);
- 6) Grid reference A6 (Runway 06 localizer road);
- 7) Taxiway Alpha: Intermediate taxi-holding position — A3; and
- 8) Aircraft stand A5 (on taxilane).

Phase 5 - Combine the accident type with the aircraft and the location

Examples:

Scenario No 1:

Accident type: Aircraft overrun into Runway 06 RESA — Phase 2

Aircraft identified: Boeing 747-400 — Phase 3.

Accident location: Runway 06 RESA — Phase 4.

Scenario No 2:

Aircraft type: aircraft engine failure on take-off with a fire (aborted take-off) – Phase 2

Aircraft Identified: Airbus A320-200 – Phase 3

Accident location: Runway 29 Threshold – Phase 4

Phase 6 - Task and resource analysis carried out in a table top exercise/simulation

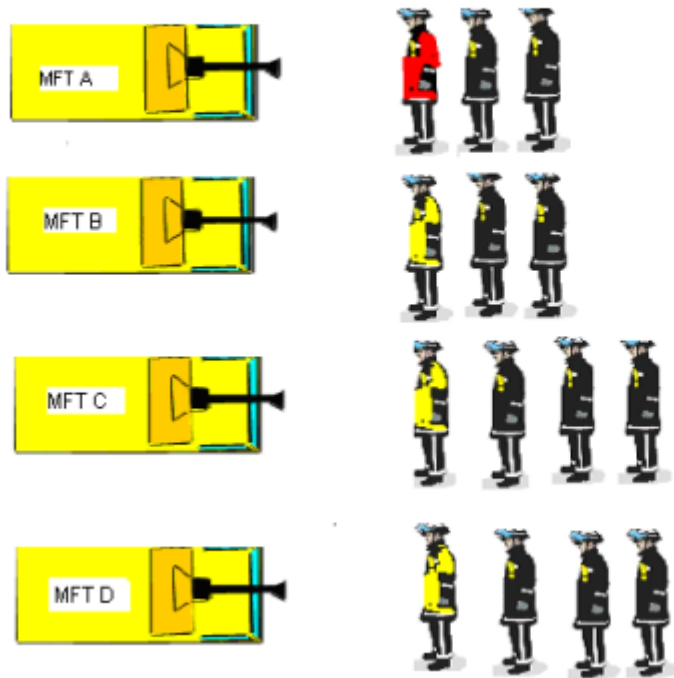
The results of the analysis should be recorded in a table or spreadsheet format and should be laid out in a method that ensures that the following is recorded:

- a) receipt of message and dispatch of the RFF response;
- b) time — this starts from the initial receipt of call and the timeline continues in minutes and seconds until additional external resources arrive or the facilitator decides an end-time;
- c) list of assessed tasks, functions and priorities achieved;
- d) the resources (personnel, vehicles and equipment) required for each task should be defined;
- e) comments to enable team members to record their findings; and
- f) identified pinch points.

Phase 6 - Task and resource analysis carried out in a table top exercise/simulation

Worked example

Table 1: Minimum numbers of appliances/vehicles & personnel riding the MFT's



Notes:

1. For this example the RFFS is deployed from a single fire station at an airport with a single runway designated 06-24.
2. The TRA should ensure that the tasks could be conducted within the regulation relative to each member state.
3. Time has been defined in minutes and seconds.
4. For this TRA the dispatcher is outside of the minimum number of RFF personnel.

Phase 6 - Task and resource analysis carried out in a table top exercise/simulation

the first 2 Minutes
of TRA Example in ASM
Part 1

Table 10-2. Task and resource analysis

<i>Time</i>	<i>Tasks</i>	<i>Resources</i>	<i>Comments</i>
00.00	Call received from ATC as aircraft accident runway 06 RESA. Boeing 747-400.	Dispatcher	Achieved
00.00	RFF personnel mobilized by dispatcher.	Dispatcher	Achieved
00.15	Call made to operate the airport emergency plan.	ATC/dispatcher/operations unit	Achieved ATC
00.30	Personnel donning in appropriate PPE.	Minimum riding strength	Achieved
00.40	Route selected and all appliances mobile en route to 06 RESA.	MFTs A, B, C and D	Achieved supervisors and drivers.
00.50	Supervisor(s) utilize appropriate communications (RTF): discreet frequency, ATC, local authority, etc.	Supervisor(s)	Achieved <i>Note.— Aircraft may have already instigated evacuation (air crew).</i>
02.00	All appliances in position: Priority identified by supervisor(s) to extinguish ground pool fire and fire in number 3 engine that is impinging on fuselage.	Supervisors and drivers MFTs A, B, C and D	Achieved A, B and C deploy monitors.
















Example of TRA









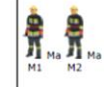



Part of Vienna Airport Operating Manual

- TRA is part of the Airside Operations Manual Fire Rescue
- Part of Aerodrome Manuals (app. 50 Manuals)
- Under review of the Authorities



Minimum Number of Appliances & Personell

Feuerwehr und Rettungsdienst			
8.3. Task Ressource Analysis 8.3.1. Einsatzkräfte <small>Gemäß EASA AMC4.ADR.OP5.B.010(a)(2)(f)</small>			
8.3.1.1. Hauptberufliche Betriebsfeuerwehr			
A OvD Besatzung: 1:1 Einsatzleiter Feuerwehr		 A1 OvD A2 BV	
B FLF 1 Besatzung: 0:1 16.500 l Wasser 2000 l Schaum 500 kg Pulver		 B1 Ma	
C FLF 2 Besatzung: 0:1 16.500 l Wasser 2000 l Schaum 500 kg Pulver		 C1 Ma	
D FLF 3 Besatzung: 0:1 14.500 l Wasser 2000 l Schaum 500kg Pulver		 D1 Ma	
E FLF 5 Besatzung: 1:3 3.000 l Wasser 2000 l Schaum 500 kg Pulver 120 kg CO ₂		 GKdL, Ma, 2xATS E1 E2 E3 E4	
F Voraus Besatzung: 1:1		 ZKdL, MA F1 F2	
G RLF 1 Besatzung: 1:3 2.000 l Wasser 300 l Schaum		 GKdL, Ma, 2xATS G1 G2 G3 G4	
















Feuerwehr und Rettungsdienst			
H SOF Besatzung: 0:1 Hubsteiger B32		 H1 Ma	
I SOF Besatzung: 0:1 Rettungstreppe EB000/E3000		 I1 Ma	
K FuRdLs Feuerwehr- und Rettungsdienst- leitstelle		 K1 Disponent	
8.3.1.2. Nebenberufliche Betriebsfeuerwehr			
M WLF Besatzung: 0:2 Wechselladefahr- zeug mit Wechsellade- aufbau MEGES	 	 M1 Ma M2 Ma	
8.3.1.3. Notfallrettung			
N NAW Besatzung: 1:2 1Notarzt 1Notfallsanitäter 1Rettungsanitäter		 N1 N2 N3	
8.3.1.4. Reservefahrzeuge			
O FLF 6 Besatzung: 0:1 8.000 Wasser 2000 l Schaum 500kg Pulver 120kg CO ₂			









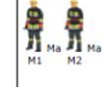

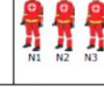

Feuerwehr und Rettungsdienst			
P GTF Besatzung: 0:1 10.000 l Wasser 500 l Schaum			
Q FLF 4 Besatzung: 0:1 14.500 l Wasser 2000 l Schaum 500kg Pulver			
8.4. Festlegung der LFZ Type Aufgrund der Flugverkehrsstatistik 2016 wird der Airbus A320, mit beinahe 50% aller LFZ Bewegungen, als LFZ für die Task Ressource Analysis festgelegt.			
8.5. Beschreibung der Lage			
8.5.1. Allgemeine Lage: Leichter Wind aus Nord-West, 23°C Lufttemperatur, sonnig			
8.5.2. Schadenslage: Ein Airbus A320 reißt sich auf A2 zur Startfreigabe durch die Flugplatzkontrollstelle auf. Nach erfolgter Startfreigabe beschleunigt das LFZ. Der Pilot bricht den Startvorgang aufgrund von unregelmäßigen Anzeigen des Triebwerkes 1 begleitet von einem lauten Knall ab, und kommt am Ende der Piste 29 zum Stillstand. Durch das Cockpit wurde ein Fire Warning am Triebwerk 1 festgestellt. Gleichzeitig meldet die Crew aus der Kabine einen Brand des Triebwerkes 1. Der Flugplatzkontrollstelle wird dieser Notfall über Funk gemeldet.			
			





Combine the accident type with the aircraft and the location

- Which Aircraft? List of common Aircraft
 - Chosen: the most common Aircraft A320
- Scenario? Choose not an event as a total loss or a warning indication
 - Chosen: Engine failure during departure with one engine on fire, smoke, evacuation and the need of medical treatment for some passenger/crew
- Location? Critical Location with the highest risk
 - Runway 29 – Longest Distance, time critical app. 2'45"
- Weather? Choose weather conditions:
 - Chosen: light Wind NW, 23°C, sunny

Combine the accident type with the aircraft and the location

Feuerwehr und Rettungsdienst			
8.3. Task Ressource Analysis			
8.3.1. Einsatzkräfte			
Gemäß EASA AMC4.ADR.OP5.B.010(a)(2)(f)			
8.3.1.1. Hauptberufliche Betriebsfeuerwehr			
A	OvD Besatzung: 1:1 Einsatzleiter Feuerwehr		 A1 OvD A2 BV
B	FLF 1 Besatzung: 0:1 16.500 l Wasser 2000 l Schaum 500 kg Pulver		 B1 Ma
C	FLF 2 Besatzung: 0:1 16.500 l Wasser 2000 l Schaum 500 kg Pulver		 C1 Ma
D	FLF 3 Besatzung: 0:1 14.500 l Wasser 2000 l Schaum 500kg Pulver		 D1 Ma
E	FLF 5 Besatzung: 1:3 8.000 l Wasser 2000 l Schaum 500 kg Pulver 120 kg CO ₂		 GKdL, Ma, 2xATS E1 E2 E3 E4
F	Voraus Besatzung: 1:1		 ZKdL MA F1 F2
G	RLF 1 Besatzung: 1:3 2.000 l Wasser 300 l Schaum		 GKdL, Ma, 2xATS G1 G2 G3 G4

Feuerwehr und Rettungsdienst			
H	SOF Besatzung: 0:1 Hubsteiger B32		 H1 Ma
I	SOF Besatzung: 0:1 Rettungstreppe EB000/E3000		 I1 Ma
K	FuRdLs Feuerwehr- und Rettungsdienst- leitstelle		 K1 Disponent
8.3.1.2. Nebenberufliche Betriebsfeuerwehr			
M	WLF Besatzung: 0:2 Wechselladefahr- zeug mit Wechsellade- aufbau MEGES	 	 M1 Ma M2 Ma
8.3.1.3. Notfallrettung			
N	NAW Besatzung: 1:2 1Notarzt 1Notfallsanitäter 1Rettungssanitäter		 N1 N2 N3
8.3.1.4. Reservefahrzeuge			
O	FLF 6 Besatzung: 0:1 8.000 Wasser 2000 l Schaum 500kg Pulver 120kg CO ₂		

Feuerwehr und Rettungsdienst			
P	GTF Besatzung: 0:1 10.000 l Wasser 500 l Schaum		
Q	FLF 4 Besatzung: 0:1 14.500 l Wasser 2000 l Schaum 500kg Pulver		
8.4. Festlegung der LFZ Type			
Aufgrund der Flugverkehrsstatistik 2016 wird der Airbus A320, mit beinahe 50% aller LFZ Bewegungen, als LFZ für die Task Ressource Analysis festgelegt.			
8.5. Beschreibung der Lage			
8.5.1. Allgemeine Lage: Leichter Wind aus Nord-West, 23°C Lufttemperatur, sonnig			
8.5.2. Schadenslage: Ein Airbus A320 reißt sich auf A2 zur Startfreigabe durch die Flugplatzkontrollstelle auf. Nach erfolgter Startfreigabe beschleunigt das LFZ. Der Pilot bricht den Startvorgang aufgrund von unregelmäßigen Anzeigen des Triebwerkes 1 begleitet von einem lauten Knall ab, und kommt am Ende der Piste 29 zum Stillstand. Durch das Cockpit wurde ein Fire Warning am Triebwerk 1 festgestellt. Gleichzeitig meldet die Crew aus der Kabine einen Brand des Triebwerkes 1. Der Flugplatzkontrollstelle wird dieser Notfall über Funk gemeldet.			
			

Combine the accident type with the aircraft and the location

Feuerwehr und Rettungsdienst 


Zeit	Aufgabe	Wer
-00:10	Alarmierung	ATC
00:00	Wahrnehmung der Alarmierungsdurchsage über die Lautsprecherdurchsage Airbus A320 Startabbruch, ca. 150 Personen an Bord, steht am Ende der Piste 29, Brand Triebwerk 1, LFZ wird auf der Piste evakuiert	Alle
00:01	Fahrzeuge werden besetzt	Alle
00:10	Besatzung des Notarztwagens fährt in das Medical-Center zur Aufnahme des diensthabenden Notarztes	N2,N3
00:10	Alarmierung der Nebenberuflichen Betriebsfeuerwehr	K1
00:11	Mitarbeiter der Airside Maintenance begeben sich zur Feuerwache 1 und besetzen das Wechselladefahrzeug mit dem Wechselladefahrzeug SAN-Material	M1, M2
00:15	Abmarschbereitschaft der hauptberuflichen Feuerwehrkräfte der Feuerwache 2	B1, C1, D1
00:16	Einholen der Freigabe zum Befahren der Bewegungsflächen durch das 2. FLF (Führungsfahrzeug) der Feuerwache 2	B1
00:20	Alarmierung externer Feuerwehrkräfte über die AAZ Schwachat gemäß der AAO	K1
00:25	Einsatzfahrzeuge der 2. Feuerwache begeben sich zur Einsatzstelle	B, C, D
00:30	Abmarschbereitschaft der hauptberuflichen Feuerwehrkräfte der Feuerwache 1 wenn die Kräfte frei auf der Wache sind.	A, E, F, G, H, I
00:31	Einholen der Freigabe zum Befahren der Bewegungsflächen durch den OVD für die Fahrzeuge der Feuerwache 1	A1
00:40	Alarmierung externer Rettungskräfte über 144 Notruf Niederösterreich gemäß der AAO	K1
01:00	Anweisung des OVD an die eingesetzten Kräfte: Brand Triebwerk 1, Evakuierung durch die Crew Steuerbord eingeleitet, Standardaufstellung für FLF 1, 2 und 3 am LFZ von Vorne für den Triebwerksbrand. Das TLF 2 führt die Brandbekämpfung am Triebwerk durch. RLF 1 zur Notrutsche R1 zum Schutz des Rettungskorridors und Mithilfe bei der Evakuierung, RLF 2 zur Notrutsche R2 zum Schutz des Evakuierungskorridors und Mithilfe bei der Evakuierung.	A1
01:10	Notarztwagen hat den diensthabenden Notarzt aufgenommen und begibt sich zur Einsatzstelle	N1, N2, N3
01:11	Anweisung des OVD: NAW zur Einsatzstelle über TWY Mike zur Evakuierungszone R1/R2 zur Sichtung der PAX	A1
01:20	im Normalfall LFZ-Evakuierung durch Crew abgeschlossen (-00:10 + 90 Sekunden)	A1
01:25	Info an Airside Manager über die noch verfügbare Feuerlöschkategorie	A1
02:35	Eintreffen des FLF 1 (Führungsfahrzeug) und unmittelbare Aufnahme der Brandbekämpfung mittels Schaum	B1
02:40	Eintreffen des FLF 2 und Aufstellung in der LFZ Achse zum Schutz der Kabine. Benetzung der Kabine mit Schaum	C1
02:46	Eintreffen des FLF 3 hinter den ersten FLF zur unterbrechungsfreien weiteren Brandbekämpfung	D1
02:49	Eintreffen des TLF 5 in Angriffsposition vor dem Triebwerk	E
02:50	Eintreffen der hauptberuflichen Kräfte der Feuerwache 1	A, E, F, G,

Version 2.0
Seite 39

Feuerwehr und Rettungsdienst 

	wenn diese frei auf der Wache sind	H, I
02:55	Anweisung des OVD an den GrpKd des FLF 5: Übernahme der Einsatzabschnittsleitung Triebwerksbrand und Durchführung der Brandbekämpfung	A1
02:55	Leitung des Einsatzabschnittes Triebwerksbrand	E1
02:55	Anweisung des OVD an das Voraus: Übernahme der die Einsatzabschnittsleitung Evakuierung und falls erforderlich die Durchführung der Marschbereitstellung	A1
03:00	Eintreffen und abgabebereit 50 % der erforderlichen Löschmittel- und Abgabemenge	
03:00	Übernahme des Einsatzabschnittes Evakuierung	F1
03:05	Unterstützung bei der Notrutsche R1	F1, F2
03:07	Unterstützung bei der Notrutsche R2	G3, G4
03:14	Unterstützung bei der Evakuierung über die Over Wing Exits von der Tragfläche	H1
03:40	Brandschutzes zum Schutz des Evakuierungskorridors R1 mittels C-Rohr	G2, G3
03:45	Brandbekämpfung mit C-Rohr am Triebwerk 1 unter Atemschutz nach erfolgtem Ersts Schlag durch das FLF 1	E3,E4
03:46	Brandschutzes zum Schutz des Evakuierungskorridors R2 mittels C-Rohr	G3, G4
03:47	Durchführung der Atemschutzüberwachung des Einsatzabschnittes Triebwerksbrand	E1
03:50	Eintreffen des NAW an der Einsatzstelle, Sichtung der Passagiere	N1, N2
04:00	Eintreffen und abgabebereit weiterer 50 % der erforderlichen Löschmittel- und Abgabemenge	
04:00	Crew meldet 4 vermisste PAX im vorderen Bereich der Kabine, Evakuierung soweit abgeschlossen	Crew
04:12	Anordnung des OVD an die Feuerwehr- und Rettungsdienstleistungsstelle die Mannschaft der Hilfsfeuerwehr mit ihrem Fahrzeug zur SAN HIST zu entsenden.	A1
04:22	Anleiterbereitschaft und Belüftung der Kabine über den Arbeitskorb des Hubsteigers bei R1	H1
04:30	Anleiterbereitschaft und Belüftung der Kabine über die Rettungstreppe bei Notausstieg R2	I1
04:45	Absuchen der Kabine unter Atemschutz	G3, G4
04:45	Durchführung der Atemschutzüberwachung des Einsatzabschnittes Evakuierung	F2
05:30	Meldung TLF 5 Triebwerksbrand unter Kontrolle, Öffnung der Triebwerksverkleidung notwendig	E1
05:35	2 PAX in der Sitzreihe 7 aufgefunden, PAX sind leicht verletzt und müssen liegend transportiert werden, Kabine ist nahezu rauchfrei	G3, G4
05:36	4 Mann Hilfskräfte auf der Feuerwache 1 eingetroffen	
05:40	Verbringen der beiden PAX über den Hubsteiger mittels Tragen aus der LFZ Kabine auf das Umgebungsniveau und weiter zum Behandlungsplatz	H1, I1, F1, F2, G2, G1
06:00	Weiteres Absuchen der Kabine unter Atemschutz	G3, G4
06:50	Bereitstellung von PAX Bussen an der Einsatzstelle zur Aufnahme der unverletzten PAX	OPS
07:00	Wechselladefahrzeug mit Wechselladefahrzeug MEGES auf der Fire Lane wenn diese frei auf der Wache sind	M1, M2
07:10	Anordnung des OVD: Wechselladefahrzeug absetzen des Wechselladefahrzeug MEGES am TWY MIKE neben dem NAW abstellen	A1
10:00	Pulverlöschfahrzeug zur Unterstützung an der	L1

Version 2.0
Seite 40

Feuerwehr und Rettungsdienst 

	Einsatzstelle, wenn frei auf der Wache.	
10:50	Wechselladefahrzeug mit WLA MEGES sattelt Container ab und baut SAN HIST auf, wenn frei auf der Wache	M1, M2, N3
10:55	TLF 5 meldet BRAND AUS, leichte Rauchentwicklung	I1
11:20	Hilfskräfte bei SAN HIST eingetroffen. Hilfestellung der Kräfte bei Notausstieg R1	
11:25	2 PAX in der Sitzreihe 15 aufgefunden, PAX sind leicht verletzt und sind gehend	G3, G4
11:35	Verbringen der beiden PAX mittels Hubsteiger und Tragen aus der LFZ Kabine auf das Umgebungsniveau und weiter zum Behandlungsplatz	H1, I1, G2, G1, Hilfskräfte
06:00 + 6 Min	Eintreffen RK Schwachat am Sammelplatz und Lotsung zur Einsatzstelle durch Follow Me	Externe RK
14:30	Versorgung von Verletzten PAX am Behandlungsplatz	Externe RK
06:00 + 8 Min	Eintreffen FF Fischamend am Sammelplatz und Lotsung zur Einsatzstelle durch Follow Me	Externe FF
17:00	Absperrung der Schadensstelle Bildung von Korridoren für die Zu- und Abfahrt Speisung des FLF 1, FLF 2 und FLF 5. Danach Auffüllen der eigenen Wassertanks Unterstützung bei der Brandwache Ablösen von Sekundärbränden und Glutnestern Ablöse der Atemschutztrupps zur Brandwache Stellung von Atemschutzrettungstrupps	Externe FF

9. SCHULUNG UND ÜBERPRÜFUNG

Gemäß EASA ADR.OPS.B.010(a)(3), ADR.OPS.B.010(b), AMC1.ADR.OPS.B.010(b), ADR.OPS.B.010(c), AMC3.ADR.OPS.B.010(c), ADR.OPS.B.010(d)(1), ADR.OPS.B.010(e)(1), AMC2.ADR.OPS.B.025(h)

9.1. Ausbildung der Betriebsfeuerwehr

Die Ausbildung erfolgt gemäß dem Training Manual der Flughafen Wien AG und der Ausbildungsrichtlinie des österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes (OBVF RL B-15) „Ausbildungsrichtlinie für Mitglieder von Flughafenfeuerwehren“.

9.2. Ausbildung des Rettungsdienstes

Die Aus- und Fortbildung der Sanitäter erfolgt gemäß dem Training Manual der Flughafen Wien AG und dem „Bundesgesetz über Ausbildung, Tätigkeiten und Beruf der Sanitäter (Sanitättergesetz - SanG), BGBl. I Nr. 30/2002.“

Version 2.0
Seite 41

Summary

- certain events must happen at a certain time
 - 50% Extinguishing amount
 - 100% Extinguishing amount
 - (Self)Evacuation done
- Reproducible Steps ! Feasible! Truthfully !
- Select other Parameters...in the table top exercise the harmless scenario turns out to be the worst case
- Try all your Variants
- Do it together with professional (Airside Operations) Experts
- Consider personnel to use hand lines, ladders and other RFF equipment normally associated with aircraft RFF operations.
- This TRA should be the Base of your Emergency Response Plan ERP

If you identify any deficiency...
....make a note and inform your Management!