

Nye køleanlæg kommer overophedede flykabiner til livs

Gang på gang har cleaning, piloter og passagerer klaget over trykkende varme i flykabinerne. Men det er snart fortid på finger C, hvor lufthavnen har investeret ca. 30 mio. i nye kølecentraler og PCA-anlæg.

”Tiden var løbet fra de eksisterende installationer. Flere og større fly kræver mere køl og varme, og de gamle PCA-anlæg og selve kølecentralen har ikke kunnet følge med. Forudsætningerne for det, de var dimensioneret til, har ændret sig med årene,” forklarer Karsten Rahbek, der er Asset Manager på standpladserne.

”Claus Hincke har sammen med Airlines sat det mål, at CPH skulle levere tilstrækkelig køl og varme på finger C i 2015. Man har bl.a. udskiftet og installeret PCA-anlæg på de enkelte standpladser svarende til det mest luftkrævende fly på standpladsen. Så de PCA-anlæg, der har været for små, er blevet udskiftet med større, og nogle steder er der blevet sat to op,” tilføjer Asset Manageren.

Der mangler dog stadig at blive sat nogle få anlæg op endnu på finger C.

Mindre partikelforurening er lig med bedre arbejdsmiljø

Tidligere modtog standpladspersonalet gang på gang klager over overophedede flykabiner, fortæller Finn Skou Nielsen, miljøassistent og -repræsentant i traktorgruppen, SAS groundhandling.

”Dels kom klagerne fra cleaningen, der gik rundt i 30-35 graders varme, og det er ikke nødvendigt. Og så har piloterne også klaget. De har gerne villet starte APU'en – som er en lille motor, der sidder på flyveren, som leverer strøm og airconditioning – en time før afgang, så de kunne køle flyveren ned.”

APU'en bruger jetfuel, så den øger mængden af partikelforening på standpladserne. Undersøgelser har vist, at de såkaldte ultrafine partikler kan give blærekræft, hvis man befinder sig i et arbejdsmiljø, hvor man bliver udsat for store mængder, fortæller Finn Skou Nielsen. Men det problem har de nye kølecentrale også været med til at afhjælpe.

"APU'en må først tændes 5 min. inden afgang, så tidligere har piloterne skullet bede om tilladelse fra kontroltårnet til at tænde før tid. Men det nye system har bevirket, at der er så meget køl på, at det er nok at starte op 5. min før, og så er der langt mindre partikelforening," siger miljørepræsentanten.

Netop derfor er han meget tilfreds med den nye kølecentral og de nye PCA-anlæg, som man kan få øje på ved standpladserne. På taget af finger C kan man se en del af selve kølecentralen, der leverer koldt vand til de enkelte PCA-anlæg. Her er de placeret, så varmeudledningen kan sive til vejrs.

Nye slanger skaber bedre flow

Samlet set har forbedringerne kostet over 30 mio. kr. Udover det forbedrede arbejdsmiljø og kundetilfredsheden, så er der også store besparelser at hente for flyselskaberne på det lavere forbrug af jetfuel.

Blandt forbedringerne er udskiftning af rørsystem, nye kølecentraler, PCA-anlæg og slanger, der fører den kolde luft fra dækslet på standpladsen, op i gennem en luge i flyets skrog og ind i flykabinen.

"Vi har fået udviklet en ny type slanger, så der ikke er så mange knæk på dem, når de bliver trukket op fra brøndene. Når der ikke er så mange knæk, er der ikke så meget luftmodstand, og det giver et bedre flow – og så udnytter vi kilojoulene bedre," forklarer Karsten Rahbek.