

Branntilløp ved fylling av bensin fra kanne

HENDELSESFORLØP

Eg var på jobb men stoppet fordi hangardøren var open. NN skulle gjøre det nye flotte klubbflyet klart for flyging. Pga dårlig rygg ble eg bedt om hjelp for å fylle bensin. Fylte først 20 liter på høyre vingetank. Flyttet over og fylte så på flyets venstre vingetank. Etter fylling av ca 10 liter oppdaget eg flammer på trakt og bensinkanne. Sette så på korken på kannen og sendte denne ned til NN. Fjernet så den brennende trakten og kastet denne frem og bort fra flyet. Bensin rant fra trakt til vingens overside når denne ble fjernet, denne bensinen ble så antent. Jeg sprang til hangarporten og hentet et teppe som så ble lagt over vingen, dette var meget effektivt mot flammene og brannen ble slukket. Oppdaget så at det kom røk fra deksel i bakkant av vingen, så ikke at det brant i denne før litt senere og dekselet ble delvis smeltet.

Trakt ble jordet til flyet, kannen ble jordet ved at stussen ble lagt mot aluminiumen på trakten.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Statisk elektrisitet mellom kanne og trakt. Trakt var laget av aluminium og med filter av skinn. Mulig at karbonfiber fly er spesielt mottakelig til opplading av spenning

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Both are PPLA+Mikro Pilots that are eager to fly the new club aircraft. NN who was next to fly wanted to fill up while I was on my way to the airport. He said he had some approved plastic cans he could use and argued against the grounded metal can procedure that I explained on the phone. Ref. POH 8.2.2.2 NN learned about following instructions the hard way. He is undergoing additional instruction with regard to safe and Hazardous attitudes.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Tanking med håndpumpe/lukket system. Jording mellom fly og jordspyd i bakken. Brannteppe tilgjengelig ved flyet kunne slukket brannen tidligere. The club has set up some Standard Operating Procedures (SOPs) that now include fueling. The Aircraft has been grounded until we hear back from the producer and the appropriate tests and inspections can be completed by NLF Besiktningsmann.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Innhentet fra Brannsjef Vidar Husa:

Bensin 95/ 98 oktan har et flammepunkt ned til – 40 grader celsius. Eksplosjonsområdet er fra 0,6 – 8 volumprosent. For det første skal all fylling foregå utendørs og i god avstand til hangar og andre fly. Bensin må bare oppbevares i godkjente beholdere og trakter må være godkjent for bensin og brennbare væsker. Ved fylling av bensin er jording alfa og omega. Enten ved jordingsklemmer fra fyllerutstyr og fly. De fleste av oss fyller fra kanner og da er det viktig å tenke på følgende:

- Jo kaldere og tørrere luften er jo større er mulighetene for statisk elektrisitet.
- Avmontering av beskyttelsestrekk på flyet skaper gjerne statisk elektrisitet.
- Sørg alltid for å være kledd slik at klærne ikke lager statisk elektrisitet. Flightsuit er således et godt utgangspunkt for all kontakt med fly.
- Videre må det sørges for at fly, kanne, trakt og personell utlades før fylling. Dette gjøres ved at man fysisk tar på kanne, fly og trakt samtidig før fylling. Viktig at dette opprettholdes gjennom hele fyllesekvensen.
- Hvis vi avbryter fyllingen for å sjekke hvor mye bensin det er blitt på tanken må man igjen sørge for utlading før man fortsetter.
- Husk også at å løfte kannetuten fra trakten mens man fyller gir grobunn for spenningsforskjell mellom kanne og trakt. Jo lengre fallhøyde bensinen får fra kanne til trakt vil også akselerere oppbygging av statisk elektrisitet.
- Vær nøye med og ikke søle ved fylling. Tørk av eventuelt søl før fylling fortsetter. Søl av bensin bidrar til større brann hvis uhellet er ute.
- Fyll også slik at det er minst mulig bensin i trakten under fyllesekvensen, hold kropp og ansikt så langt som mulig unna trakten.

Hvis uhellet er ute er det om å gjøre og holde hodet kaldt. For det første er det bare bensindampen som brenner, tanken vil aldri eksplodere for det vil bestandig være for feit blanding i beholderen, ha lokk til tank og beholder klart, tar det fyr i trakta så ikke riv denne av flyet før den er tom for da vil vi søle utover flatene rundt tankstussen og gjøre problemet større. Kannen vi fyller fra vil også brenne og denne setter vi rolig vekk og setter på lokket, når trakta er tom tas denne vekk og lokket settes på tanken så er brannen slokket. Dette høres kanskje enkelt ut men er prøvd ut i praksis under et brannkurs med piloter fra Mikroflyklubben Øst. Hvis dette ikke lykkes eller at man vegrer seg for denne operasjonen er slokking med et brannslukkingsapparat eneste gjenværende mulighet. Et Co2 apparat er glimrende for dette formålet for det forurenses ikke slik som pulver. Ha for sikkerhetsskyld apparatet i nærheten ved fylling. Et brannteppe er også godt egnet til å kvele flammene med og bør også være obligatorisk i enhver hangar. Pulver eller skumapparat er også en selvfølgelighet i en hangar.

Hvis brannen ikke skulle la seg stoppe eller at man ikke klarer å slokke må man sette alt inn på og begrense brannen ved å dra det brennende flyet i sikker avstand til andre brennbare objekter og ringe brannvesenet på tlf. 110.

Jeg vil avslutningsvis oppfordre alle klubber til å kontakte det stedlige brannvesenet for en øvelse med fokus på væskebranner og praktisk slokking.

TILTAK

Se flytryggingsutvalgets uttalelse