

I BRI (brand och räddningsinstruktion för flygplan id-nr 1387) hänvisas till en teknisk order som behandlar problem med komposit i samband med brand i flygplan.

Denna order är under omarbetning och de stränga krav som finns i den gällande kommer att lindras.

Tidigare ansågs komposit farligt att inandas och att det fanns stora risker för kortslutning av elektrisk utrustning. Forskning visar nu att riskerna för människor var kopplad till kolfibers diameter. Människor är mest känsliga för de fibrer som har storlek 3-5 my. Nu tillverkas den mesta fibern så att diametern är över 8 my. I Sverige finns ingen tillverkning av kolfiber, däremot importeras den och används vid bl a tillverkning av flygplansdelar.

Vid brand kan fiber spridas och den kan också genom branden få en mindre diameter vilket gör den hälso-farligare. Dessutom kan det epoxyaterial som binder kolfibern smälta varvid fiber kommer fri. Materialet blir också vasst i samband med att det bryts.

Vid brand har det den egenheten att kunna spridas inne i t ex en vinge, det kan brinna i hålrum. Skumpåläggning rekommenderas för att få en långvarig kvävningseffekt. Andningsskydd ska givetvis alltid bäras i brandröken men i detta fall behövs också ett visst skydd i samband med uppröjning efter brand där det kan finnas fria fibrer.

Kolfiber finns även i sportutrustning såsom skidstavar, skidor, cyklar, golfklubbor, tennisracketar mm. Även där sådan utrustning tillverkas kan den påträffas.

Stora prov har skett runt om i världen för att mäta mängden fiber som frigörs och dess eventuella inverkan på elutrustning. Försöken har visat att problemen med kortslutning i elektrisk utrustning tidigare varit överdrivna. Av den anledningen skrivs den i inledning nämnda tekniska order om.

Uppgifterna erhållna efter samtal med FMV Flyg F15.

Björn Albinson 1992-03-16/SRV RIB.