

#PROMETNI STRUČNJAK ŽELJKO MARUŠIĆ:#

Požare električnih automobila puno je teže gasiti nego benzince i dizelaše, upozorio je prometni stručnjak Željko Marušić ističući da rizika stacionarnog zapaljenja automobila gotovo da i nema kod ispravnih te stručno održavanih vozila svih vrsta bez obzira na tip motora.

Po podacima HAC-a na autocestama kojima oni upravljaju lani je bilo 94 požara na motornim vozilima, godinu dana ranije 70, a 2020. godine 85. No, za sada nema podataka do koliko je požara došlo zbog sudara, a koliko je bilo samozapaljenja te kod kojih vrsta vozila.

“Požari na vozilima najčešći su posljedica kriminalnih radnji, daleko ispod toga su požari zbog sudara, a kad to čujete možete biti sigurni da je planuo benzinac, a također prilično sigurni možete biti i da je riječ o loše održavanim automobilima”, rekao je Marušić.

Pojasnio je da zapaljenja vozila dolazi kada gorivo, zbog loših vodova ili oštećenja, poprskava vruće dijelove motora, posebice ispušni sustav koji se zagrijava na preko 600°C, a kod turbomotora i više. Kod benzinskih motora problem je često električna iskra u blizini gorivnog sustava.

Marušić smatra da na električnim automobilima rizika od samozapaljenja praktički nema, ako su baterije originalne, no da bi u državi u kojoj je normalno održavanje automobila u fušu, crno i sivo tržište moglo pogubno utjecati na sigurnost električnih automobila. “Hrvatska ne smije dozvoliti da itko nelicenciran može u automobilima mijenjati baterije i originale mijenjati s lošom ‘no name’ robom, nepoznatog porijekla i kvalitete”, kazao je.

Gašenje električnih automobila traje i po dva dana

Dosadašnji malobrojni električni automobili na hrvatskim cestama pokazali su da kod zapaljenja vatrogascima ostaje malo vremena da zaustave totalnu štetu, jer kako je Hini rekao ličko-senjski vatrogasni zapovjednik Zvonimir Lončarić, “gašenje traje i po dva dana”.

Zbog toga se vatrogasci u Hrvatskoj educiraju za gašenje požara automobila s baterijama i to u suradnji s francuskim i skandinavskim vatrogascima.

Voditelj vatrogasne smjene Javne vatrogasne postrojbe Grada Zagreba Goran Ružić aktivan je u toj obuci gašenja požara na hibridnim automobilima, koji za pokretanje koriste dva ili više izvora energije.

“Najčešća je kombinacija benzinskog ili dizelskog motora s elektromotorom te se vatrogasci obučavaju da bi na terenu bili spremni odmah prepoznati specifične oznake, bilo boju instalacije ili spremnika, npr. da je zelen spremnik goriva pothlađenih tekućina (LNG), svjetloplav spremnik vodika, roze boje sustav klimatizacije, a smeđi rezervoari ulja.

“Najvažnije je ipak savladati znanja o pristupanju baterijama ovisno o vrsti vozila i o sigurnosnim sklopovima i elementima za odvajanje baterije”, kaže Ružić. Ističe i da baterija ponekad gori dva dana i moguće ju je ugasiti samo ako joj se priđe dovoljno brzo nakon početnog požara, kada se baterija još može odvojiti od vozila.

“Pod tim mislim na odvajanje baterije od ostatka automobila putem sklopki ili rezanjem kablova da auto ne bi bio pod naponom, kao u jednom slučaju u Varaždinu, kada je gorjela baterija. Ona se ne može ugasi jednostavnim zalijevanjem kućišta vodom, već se gasi izravno baš zapaljena ćelija, a njih zna biti i tristotinjak. U gašenju se može koristiti voda, ali je učinkovitije specijalizirano sredstvo F-500”, rekao je Ružić.

Teslu gasili s 20.000 litara vode

Koje god vrste automobil planuo odmah kod pozivanja vatrogasaca treba reći o kojoj vrsti motora i goriva je riječ, jer se tako odmah identificiraju i opasnosti i taktika gašenja, a o tome ovisi kreće li na intervenciju uz navalno vozilo i autocisterna ili ne, poručio je Ružić vozačima. Naglasio je da su intervencije pokazale da je za Teslu S model bilo potrebno 20.000 litara vode da bi se baterije ugasile, jer su potrebni sati i sati hlađenja da se požar ne bi obnavljao.

Unatrag 20-ak godina električna vozila su doživjeli preporod zbog tehnološkog razvoja i potrebe za smanjenjem zagađenja u prometu, ali Marušić smatra da su motori s unutarnjim izgaranjem danas sve ekološkiji pa je upitno koliko su električni automobili pošteniji za okoliš.

Posebno kada se uzme u obzir “da se struja proizvodi i u termoelektranama na mazut i na ugljen pa nije svaka struja obnovljiv izvor energije”. Marušić stoga smatra da je na djelu “samo preseljenje zagađenja” kao i geopolitički razlozi i interesi.

Jedan od argumenata je i činjenica, kaže, da su u električnim automobilima najzastupljenije litij-ionske baterije, a samo za jedan automobil potrebno je litija koliko se pronade u 9000 prostornih metara iskopine. Da apsurd bude veći sve se to iskopa s teškim strojevima pogonjenim na dizel gorivo i onda, kaže Marušić, slijedi ekstrahiranje litija u bazenima s otrovima ekstremno štetnim za okliš.

Ipak, zaključuje da će se pravi razmjeri ‘za i protiv’ argumenata o sigurnosti električnih automobila znati kada ih bude više u prometu. Sada, kaže Marušić, na ceste dolazi oko 800 električnih automobila godišnje, što je “premalo za bilo kakve zaključke”. (Vesna Horvat/Hina)

Električne automobile puno je teže gasiti nego benzince i dizelaše

Kategorija: MAGAZINAžurirano: Srijeda, 25 Siječanj 2023 09:13

Objavljeno: Srijeda, 25 Siječanj 2023 09:13

