

Eksplozje pojazdów elektrycznych wzrosły w ciągu roku o 46%

7 października 2024

Eksplodując z siłą bomby, bateria wystrzeliwuje strumienie płomieni o temperaturze 2000°C na otaczające obszary – topiąc i dekomponując znajdujące się w pobliżu materiały konstrukcyjne, w tym metal i beton, oraz wysyłając ogromne ilości toksycznych oparów do zamkniętej atmosfery. Jeśli myślisz o ugaszeniu pożaru – zapomnij o tym – uciekaj (jeśli możesz) w obawie o swoje życie.

Witamy w przyszłości, w której samochody elektryczne staną się powszechne i będą upakowane jak sardynki na promach i podziemnych parkingach pod budynkami mieszkalnymi. Niedawny wniosek o wolność informacji złożony przez ubezpieczyciela QBE wykazał, że liczba pożarów baterii pojazdów elektrycznych w Wielkiej Brytanii wzrosła w ubiegłym roku o 46%. Pożary samochodów i autobusów wzrosły odpowiednio o 33% i 22%, a obecnie dochodzi do trzech pożarów baterii dziennie – w porównaniu z dwoma w roku 2022.

	2022	2023	
Fires linked to lithium-ion batteries	630	921	+46%
Fires involving an electric bike	158	270	+70%
Fires involving an electric scooter	117	125	+7%
Fires involving an electric car	89	118	+33%
Fires involving an electric bus or coach	18	22	+22%
Fires involving an electric truck	3	12	+300%

QBE udostępnia następujące dane pochodzące od 50 jednostek straży pożarnej w Wielkiej Brytanii, choć niektóre z nich są niekompletne. Na przykład pożary z udziałem e-pojazdów, które w ubiegłym roku wzrosły czterokrotnie, zostały zgłoszone tylko przez siedem brygad.

Niepokojące jest to, że każdy z wyżej wymienionych incydentów mógł przerodzić się w ogromną katastrofę z potencjalnymi ofiarami śmiertelnymi. Ze swojej strony, firmy ubezpieczeniowe na całym świecie są w oczywistej gotowości na potencjalne konsekwencje powszechnego wdrożenia pojazdów elektrycznych, zarówno dobrowolnego, jak i wymuszonego przez dyktat państwa. Wiodący ubezpieczyciel morski GARD zauważa: „Pożary baterii litowo-jonowych mogą być trudne do ugaszenia. Dodatkowo, choć rzadkie czynniki mogą spowodować, że baterie litowo-jonowe doświadczą niekontrolowanej reakcji termicznej, reakcji łańcuchowej prowadzącej do gwałtownego uwolnienia zmagazynowanej energii oraz łatwopalnego i toksycznego gazu, co może skutkować wystąpieniem zjawisk termicznych na dużą skalę i z poważnymi konsekwencjami”.

Najprawdopodobniej chęć uniknięcia takich eksplozji typu bomby lub reakcji termicznych (jak są one zwykle nazywane), stała za doniesieniami o chińskich inicjatywach w prowincji Zhejiang, zakazujących pojazdom elektrycznym wjazdu do podziemnych garaży.

Ponoć jeden ze znaków instruuje właścicieli pojazdów, aby przekierowali się na pobliski parking z „szerokimi otwartymi przestrzeniami”. Według doniesień decyzję taką w maju ubiegłego roku podjęli lokalni właściciele nieruchomości po wybuchu 11 potężnych pożarów spowodowanych bateriami w stolicy Zhejiang, Hangzhou.

W ubiegłym roku spółka Havila Kystruten, która eksploatuje promy samochodowe pływające wokół wybrzeży Norwegii, zakazała przewozu pojazdów elektrycznych, hybrydowych i wodorowych. Pożary silników spalinowych są łatwe do ugaszenia i można

sobie z nimi poradzić na morzu, ale pojazdy elektryczne stanowią ogromne wyzwanie. W rzeczywistości są one prawie niemożliwe do ugaszenia. Bent Martini, dyrektor zarządzający firmą Havila, powiedział, że pożar pojazdu elektrycznego wymaga działań z zewnątrz, „co może narazić na niebezpieczeństwo osoby na pokładzie oraz statki”.

Pożar i eksplozja nie stanowią jedyne ryzyka związanego z samochodami elektrycznymi. Specjalistyczny ubezpieczyciel ładunków TT Club stara się położyć większy nacisk na krytyczne zagrożenia związane z emisją gazów toksycznych związanych z pożarami baterii litowo-jonowych. „Awaria takich baterii może nastąpić bez wcześniejszego ostrzeżenia lub z taką prędkością, że zazwyczaj nie ma czasu na reakcję na jakieś znaki ostrzegające” – zauważa TT Club.

Po wystąpieniu niekontrolowanej reakcji termicznej pozostają jedynie sekundy na uniknięcie wdychania śmiertelnego i potencjalnie śmiertelnego koktajlu gazów, takich jak fluorowodór, chlorowodór i cyjanowodór, a także tlenek węgla, dwutlenek siarki i metan. TT Club zwraca uwagę na szczególne zagrożenia związane z fluorowodorem. Gaz ten może być łatwo wchłaniany przez skórę i płuca, obniżając poziom wapnia i magnezu – „co może skutkować poważnymi i potencjalnie śmiertelnymi skutkami ogólnoustrojowymi”.

Niedawny tekst opublikowany w czasopiśmie „Watts Up With That?” donosi, że gwałtowność i szybkość pożarów litu jest nie do przecenienia. „Pożary litu są jak wrzucenie zapałki do pudełka fajerwerków”. Aby zilustrować ten pogląd, na „YouTube” opublikowano film pokazujący eksplozję baterii hulajnogi elektrycznej w chińskim mieszkaniu.



Zauważono, że ludzie na filmie mieli szczęście, że uszli z życiem. Oczywiście była to tylko bateria do skutera, wielokrotnie mniejsza niż bateria do samochodu, ciężarówki czy

autobusu. Autor pyta, „czy naprawdę chciałbyś mieszkać w domu skażonym litem, nawet gdyby strażacy opanowali pożar?”. Zasugerowano, że prędzej czy później ubezpieczyciele zorientują się, że istnieje znaczne ryzyko sporów sądowych ze strony osób twierdzących, że ich zdrowie zostało nadwyrężone w wyniku narażenia na wysoce toksyczny lit.

Jak widać, ubezpieczyciele stają się coraz bardziej świadomi zagrożeń stwarzanych przez pojazdy elektryczne, zwłaszcza niebezpieczeństw, na jakie narażone są osoby przewożące na całym świecie potencjalnie niestabilne baterie litowe. Ale wydaje się, że również opinia publiczna zdaje sobie z tego sprawę, gdyż sprzedaż pojazdów elektrycznych spadła w Europie gwałtownie.

W sierpniu sprzedaż pojazdów elektrycznych w Unii Europejskiej spadła o 44% i był to czwarty z rzędu spadek miesięczny. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów zażądało „pilnych działań”, aby zapobiec dalszemu obniżeniu wskaźników.

Trudno jednak wyobrazić sobie, co można zrobić w obliczu rosnącej wrogości (do „elektryków”). Państwa mogą nakazać zwiększenie kar za produkcję samochodów napędzanych węglowodorami, tak jak robi to szalony Miliband w Wielkiej Brytanii, ale grozi to zniszczeniem tradycyjnego przemysłu samochodowego i utratą wielu tysięcy bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy.

To oczywiście nie wydaje się martwić dziwacznych mędrców odpowiedzialnych za brytyjski departament energii, którzy są zajęci planami redukcji wysokopłatnych miejsc pracy w ubogich obszarach związanych z wieloma procesami przemysłowymi. Miliband może obecnie bezpiecznie podążać za swoją destrukcyjną ideologią, ale jego przetrwanie jako siły politycznej nie powinno być brane za pewnik, gdy tylko zacznie świtać dojrzały realizm. Opinia publiczna zaczyna zdawać sobie sprawę, że pojazdy elektryczne stanowią zagrożenie dla środowiska i bezpieczeństwa. Dyskusyjne jest, czy mają one

mniejszy „ślad węglowy” niż silniki spalinowe, a potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa, jakie stwarzają, nie wymagają głębokich przemyśleń.

W połączeniu z niską wartością pojazdów z drugiej ręki i strachem związanym z ograniczonym zasięgiem (ciągłe przeproszanie za spóźnienie!), staje się jasne, że są one kolejną kosztowną i szkodliwą modyfikacją narzuconą przez polityków usilnie dążących do realizacji fantazji o zerowej emisji netto.

Autorstwo: Chris Morrison

Na podstawie: QBEEurope.com, Gard.no, News.com.au, TTClub.com, WattsUpWithThat.com, Reuters.com

Źródło zagraniczne: DailySceptic.org

Źródło polskie: BabylonianEmpire.wordpress.com