

# EKO REAKTYWACJA!

**ZADBAJ O ŚRODOWISKO.  
ODDAJ ZUŻYTY AKUMULATOR  
DO RECYKLINGU.**

**ODDAJ**



**CHROŃ**



**BĄDŹ EKO**



[www.varta-automotive.pl](http://www.varta-automotive.pl)

**Auto**naprawa

[www.e-autonaprawa.pl](http://www.e-autonaprawa.pl)

**Adres redakcji:**

ul. Parkowa 25  
51-616 Wrocław  
tel. 71 715 77 95

[autonaprawa@technotransfer.pl](mailto:autonaprawa@technotransfer.pl)

Numer rachunku bankowego:

03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

**Redaktor naczelny:**

Jan Wajdzik

[j.wajdzik@technotransfer.pl](mailto:j.wajdzik@technotransfer.pl)

**Redaktor prowadzący:**

Marcin Bieńkowski

[m.bienkowski@technotransfer.pl](mailto:m.bienkowski@technotransfer.pl)

**Sekretarz redakcji:**

Bogusława Krzczanowicz

[b.krzczanowicz@technotransfer.pl](mailto:b.krzczanowicz@technotransfer.pl)

**Stali współpracownicy:**

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,  
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,  
Bogusław Raatz, Leszek A. Stricker,  
Tomasz Szulc

**Marketing i reklama:**

Małgorzata Salamaga-Borysenko  
tel. 71 733 67 56

[m.salamaga@technotransfer.pl](mailto:m.salamaga@technotransfer.pl)

**Prenumerata:**

tel. 71 715 77 95

[prenumerata@technotransfer.pl](mailto:prenumerata@technotransfer.pl)

**Opracowanie graficzne i skład:**

Taurus CD

tel. 71 715 77 98

**Wydawca:**

Wydawnictwo Technotransfer

**Druk i oprawa:**

AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:  
[wordpress.com](http://wordpress.com), Nissens



## Elektroban

Nie ma chyba tygodnia, aby nie wychodziły na światło dzienne absurdy elektromobilności. Tym razem norweska linia promowa, Havila Kystruten, ogłosiła, że nie będzie wpuszczać na pokłady swoich jednostek samochodów elektrycznych, hybrydowych i tych z napędem wodorowym. Swoją decyzję, notabene uzgodnioną z norweskim rządem, uzasadnia wymogami bezpieczeństwa.

Może nie byłoby w tym nic dziwnego i szczególnie godnego uwagi, gdyby nie fakt, że Norwegia należy do światowych liderów elektromobilności. Jak podała na początku stycznia Norweska Federacja Drogowa, w zeszłym roku udział sprzedanych pojazdów elektrycznych wzrósł w tym kraju do blisko 80% wśród wszystkich nowo rejestrowanych samochodów (w 2021 było to „zaledwie” 65%). Po norweskich drogach porusza się obecnie najwięcej aut elektrycznych na świecie w odniesieniu do całkowitej liczby wszystkich zarejestrowanych i użytkowanych pojazdów, a politykę elektromobilności konsekwentnie wspiera rząd licznymi dotacjami.

Wróćmy jednak do promów. Otóż przedstawiciele armatora argumentują swoją decyzję tym, że w razie pożaru „elektryka” niezbędne jest użycie zewnętrznych, wyspecjalizowanych środków do jego ugaszenia, co może stworzyć trudności w przeprowadzeniu akcji ratowniczej na pełnym morzu, a tym samym ją wydłużyć, zagrażając bezpieczeństwu osób znajdujących się na promie.

Fakt, samochody elektryczne czy też hybrydy nie palą się zbyt często – zdecydowanie rzadziej niż pojazdy spalinowe. Ale jeśli już dojdzie do pożaru, to w zasadzie jedyne, co może zrobić straż pożarna, to poczekać aż pojazd sam się całkowicie wypali, ogień jest bowiem samoistnie podtrzymywany przez wydzielający się z akumulatora tlen, nie ma więc tu możliwości odcięcia jego dopływu. Tymczasem do ugaszenia diesla czy „benziniaka” wystarczy zazwyczaj jedna, niezbyt duża gaśnica i człowiek, który potrafi się nią posługiwać.

Najbardziej spektakularnym pożarem na morzu z udziałem „elektryków” była katastrofa promu Felicity Ace, która, jak się okazuje, nie jest jedynym tego rodzaju przypadkiem. Według raportu firmy ubezpieczającej transport morski, Allianz Global Corporate & Specialty, w ostatnich pięciu latach notuje się rosnącą o 20-30% rocznie liczbę pożarów jednostek przewożących drogą morską wykorzystywane w motoryzacji baterie litowo-jonowe – czy to osobno, czy też zamontowane w samochodach.

Mimo swojej rzadkości, problem z pożarami „elektryków” narasta. Po pierwsze, w związku z unijnymi regulacjami pojazdów elektrycznych będzie coraz więcej. Wzrośnie więc prawdopodobieństwo ich pożaru. Po drugie, na wielu parkingach podziemnych czy też piętrowych w centrach handlowych nie ma w ogóle infrastruktury do gaszenia tak trudnych pożarów. Co gorsza, nakrycie płonącego samochodu specjalnym kontenerem lub brezentem zabezpieczającym miejsce pożaru po to, aby ogień się nie rozprzestrzenił, jak to często robi straż pożarna gasząc „elektryki”, w warunkach podziemnego parkingu odpada. Wyobraźcie sobie tylko pożar samochodu elektrycznego w miejscu, gdzie obok zaparkowane jest kilkanaście innych tego typu pojazdów – nie będzie czego zbierać z całego centrum handlowego. Myślę więc, że już wkrótce oprócz zakazu LPG na wielu parkingach pojawi się po prostu zakaz wjazdu samochodów EV.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski