J. Dočekal: absurdní, nehospodárné i nebezpečné vnucování elektromobilů na úkor klasických aut se spalovacím motorem

- CZ24 News | 23. února 2020

JAN DOČEKAL rozebírá jeden z aspektů nastupující zelené totality – absurdního, nehospodárného i nebezpečného vnucování elektromobility na úkor klasických aut se spalovacím motorem

Masivní a ekonomicky neoddůvodnitelná podpora elektromobilů s sebou nese řadu problémů. Ponechme stranou třeba naprosto nedostačující infrastrukturu dobíjecích stanic nebo stamilionové náklady, které s sebou ponese přestavba a vybavení servisních středisek a autoservisů. Pojďme si představit zcela běžnou věc, že v důsledku havárie nebo technické poruchy vůz vzplane.

Nevím jak vy, ale já jsem už za život několik aut hořet viděl. Předpokládám, že četnost těchto požárů bude řádově stejná u všech typů aut. To, že nevidíme hořet elektromobily, je způsobeno pouze tím, že jich zatím je statisticky bezvýznamné množství. Ale to se velmi rychle mění.

Co je třeba dělat?

Pokud vzplane klasický vůz se spalovacím motorem, tak někdy stačí, aby člověk vzal hasicí přístroj a je po problému. V horších případech přijedou hasiči, stoupnou si kolem, 15 minut hasí, zkontrolují motorový prostor a maximálně pak odklidí vapexem rozlité náplně. Auta “bouchají” jen ve filmech. Vrak se může odtáhnout.

Pokud chytne elektromobil, tak nic nehaste, ale vezměte rychle nohy na ramena a volejte hasiče. I ti s touto situací budou mít veliký problém. Proč?

Musí auto zajistit klíny, aby se nerozjelo. Elektromobily to dělají svévolně. Auto může být v takzvaném. „ready stavu“, tedy připraveno k jízdě. Takže je i problém zaparkovat v dráze hořícího stroje (někdy to ale nejde jinak). A přistupovat k autu zásadně z boku.

Hrozí jim možný úraz elektrickým proudem. Vozidlo používá vysokonapěťové systémy, může zde být až několik set voltů. Navíc musejí dát pozor na rychlý rozvoj požáru v počáteční fázi – explozivní hoření HV baterie s možností jejího roztržení. Během 15 sekund může teplota dosáhnout až 400 stupňů Celsia.

Takže ho musejí odpojit od proudu. Pokud se to nepovede, tak se nedá hasit a hasiči se jen můžou koukat na táborák a maximálně tak chránit okolí. Ani špekáčky na tom nejdou opékat.

Složité je i vyprošťování uvízlých osob. Nelze při tom postupovat stylem: tady to přeřízni, dostaneme ho ven. VN napětí totiž není spojeno jen s pohonem. Někde jej využívají i klimatizační a další systémy. Takže pokud hasič vůz nezná, tak mimo toho, že se nadýchá jedovatých zplodin při vyprošťování pasažérů (což je asi prvotní akce) riskuje, že ho kopne pár kilowatt.

Musí použít dýchací přístroje. Při požáru baterií se uvolňují toxické látky.

Musí vůz nadzvednout (to lze pouze v přesně stanovených místech – u každého auta jsou pochopitelně jinde), aby mohli chladit baterie i zespoda.

Měli by na voze najít QR kód, který jim třeba poví, kde jsou odpojovače vysokého napětí, příslušná VN pojistka a již zmíněné body na zvedání vozu.

Zkušenosti ukazují, že k tomuto typu zásahu nestačí jedna hasičská jednotka. Ideálních je asi tak 50 hasičů.

Měli by mít nastudované materiály, jak se který konkrétní vůz hasí. Tesla má třeba různé manuály k hašení různých modelů svých aut. Jednotný postup neexistuje.

Možná budou mít i problém s dostatkem vody. Údajně na běžný požár elektromobilu je jí zapotřebí až 12.000 litrů. Použitá voda se pak musí odborně zlikvidovat. Cena této likvidace se podle tyrolského Kronen Zeitung pohybuje kolem 250 eur (asi 6.500 korun) za metr krychlový. Nehledě na to, že se musí dekontaminovat zemina v okolí požáru, protože je zasažena toxickými prvky.

Normální auto hasí desítky minut, elektromobil hodiny. Ihned po likvidaci ohně nesmí být v okolí žádné auto ani jiný hořlavý materiál – hrozí znovuvznícení.

Když to konečně uhasíte, tak to auto musí minimálně na 24 hodin do karantény. Zpravidla se buď zasype celé pískem nebo ponoří do kontejneru s vodou nebo inertním plynem. Ale zase: jak ho tam dát? To znamená mít ten kontajner + vodu do něj + jeřáb u každého zásahu.

Další komplikace

Představte si takto složitý zásah u hromadné havárie ve stylu Kobry 11. Třeba 10 aut v sobě. Jak rychle poznat, co je elektromobil, jak k němu zajet, přistavit kontejner (dva kontejnery?), jak zamezit vzniku sekundárních škod apod.? Neřešitelný problém.

A co třeba oheň v podzemních garážích? Jak tam dostanete chladicí kontejner nebo nákladňák s pískem? Kam se tam vsákne to neuvěřitelné množství vody? Tam na to kanalizace není dimenzovaná. A jak tu vodu potom dekontaminujete?

A co třeba požár elektromobilu, který je připojen na nabíjecí stanici? Bez klíčků od vozidla jej prostě nelze odpojit od sítě.

Z toho všeho plyne, že elektromobil se asi nějak uhasit dá, ale … s několikanásobně vyššími náklady a navíc se zpravidla vždy jedná o totální škodu. Auto je prostě na odpis. Máme zde další subjekt, který tyto parametry velmi pečlivě vyhodnocuje a tím jsou pojišťovny. Budou tyto zvýšené náklady krýt ze své marže?

Mimochodem – prostory pro karanténu vozu po nehodě (nebo přijatém do opravy) musí mít i každý servis pro tyto vozy. Musí je mít na sledovaném otevřeném prostranství alespoň 24 hodin a minimálně 15 metrů od dalších objektů. To znamená další stamiliony investic jen v rámci ČR.

A to nemluvíme o dalších problémech, které se týkají například odtahových služeb. A už vůbec neřešíme “ekologickou likvidaci” těchto vraků.

Vnuceno násilím

Ne – nejsem proti novým technologiím. Ale třeba přechod od koňských potahů k automobilismu byl zcela dobrovolný. Tomáš Garrigue Masaryk nebo František Josef I. rozhodně nenařizovali, že před kočár se v rámci ekologie smí zapřahat maximálně dvojspřeží místo osmispřeží, že se musí snižovat spotřeba ovsa a zavádět ekologické podkovy. A vůbec – v zájmu čistoty veřejných prostranství každý,

kdo dobrovolně odvede koně k řezníkovi, dostane dotaci na nový automobil. …. Nic z toho nebylo nutné. Lidé prostě chtěli něco nového, lepšího, ekonomičtějšího.

Přišli na to sami od sebe. Rozhodli se svobodně!

Prostě to bylo výhodné.

Srovnejte s dneškem, kdy nám evropské “elity” násilím nutí něco, co nikdo nechce a přináší to více problémů než užitku. A to jsem zmínil jen jeden jediný aspekt s tím související. Pojďme se zasadit za nezávislost v dopravě.

Každý ať si sám zvolí jak, čím a za jakých podmínek chce cestovat!