

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS – TEHERGÉPJÁRMŰTŰZEK

A statisztikai adatok elemzése számos megelőzési, tűzoltási információ forrása lehet. Egy ötéves periódusban (2011–2015) vizsgáljuk meg a tehergépjármű-tűzeket, hogy látható legyen, milyen konklúziók vonhatók le a tűzvizsgálatok adatai alapján.

Osztályozás – 853 eset

Az elmúlt 5 évben, 2011-2015 között, a közúti teherszállítás során bekövetkezett tűzek vizsgálatánál a megfelelő értelmezhetőség érdekében, a közlekedésben hagyományosan alkalmazott kistehergépjárművek és a tehergépjárművek kategóriát alkalmaztuk.

A vizsgált öt évben a összesen 853 közúti teherszállításban használt gépjárműben következett be tűzeset. (Ebben nem szerepelnek a bűncselekményből eredő, a közúti baleset során kialakult, a javítási munkák következtében keletkezett és az egyéb tűzesetek másodlagos hatásai által elszenvedett teherautótűzek.) Ebből 39%-ban (332) a kistehergépjárművek voltak érintettek, a további 61%-ot (521) pedig a tehergépjárművek, valamint gépjárműszerelvények alkották.

A 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg alatti teherszállító járműtűzek merőben eltérő jellemzőket mutattak a vizsgálat során, mint a nagyobb, sokszor közel 40 tonna gördülő tömeget képviselő teherszállító szerelvények. A kategóriák szétválasztását elsősorban a tűzek – szerkezeti felépítésből adódó – kialakulásának különbségei indokolták. (A gépjárműtechnikai és szerkezeti hasonlóságok miatt a 7,5 tonna össztömegű járművek is a tehergépjármű kategóriába lettek sorolva.)



Lángoló kamion

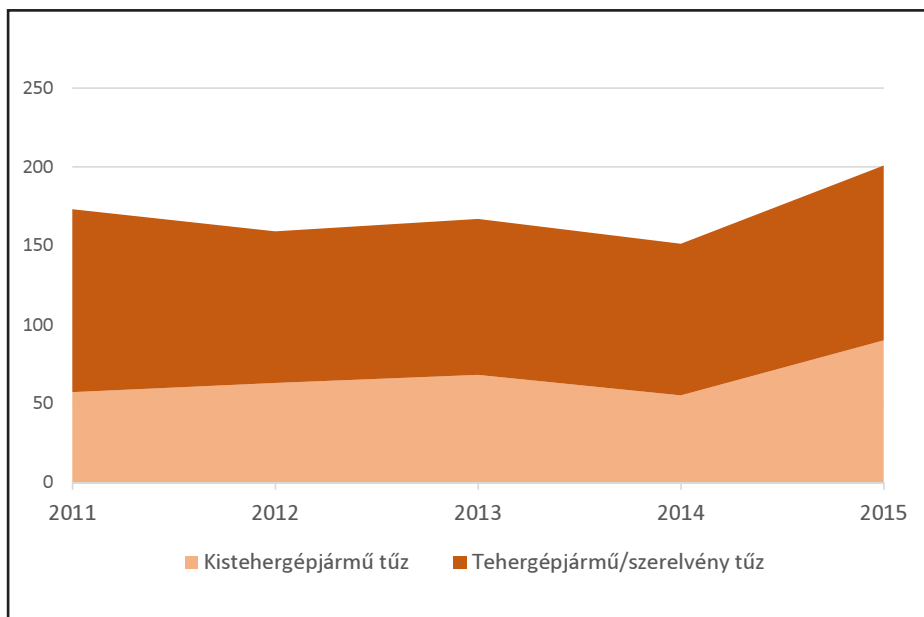
Kistehergépjárművekre jellemző tüzek

A kistehergépjárműveknél, kisáruszállítóknál a tüzek keletkezési helyeként szinte pontosan 50%-ban a motortér volt megjelölve. A motortérben keletkezett tüzek a járművek felépítésből adódóan a vezetőfülkére és onnan a raktérre, ezáltal a rakományra is aránylag könnyen át tudtak terjedni, ezzel okozva a jármű teljes megsemmisülését. A fennmaradó 50%-ban megközelítőleg egyenlő arányban volt megjelölve a műszerfal, a raktér, az akkumulátor környezete, valamint az ismeretlenként meghatározott tüzesetek. A vizsgált kistehergépjárművek tüzesetei tekintetében a tüzek 37,6%-ban a jármű teljes egészét érintette a tűz, ami jelentősnek értékelhető. Azokban az esetekben, ahol a jármű teljes terjedelmében égett vagy megsemmisült, nem volt lehetőség a keletkezési hely meghatározására, ezeknél az eseteknél a keletkezési hely ismeretlenként lett feldolgozva. A mai jogszabályi

környezetben (6/1990. (IV.12.) KÖHÉM rendelet 107. §.1pontja szerint) a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeg alatti tehergépjárműre nem kötelező tűzoltó készüléket elhelyezni. Ezzel a mentességgel elég sokan igyekeznek élni. A jármű teljes egészére kiterjedt tüzesetek során a tűz megfékezésére a gépjárművezetőnek vagy a tűzoltó készülék hiányában nem volt lehetősége, vagy a kompakt kialakítás miatt az oltóanyagot nem tudták megfelelő módon a tűzre juttatni, így a kisteherautó méretei miatt a tűz rövid időn belül a teljes járműre, valamint annak rakományára is ki tudott terjedni. A fennmaradó 62,4%-ban is jelentős szerepük volt a közlekedés egyéb résztvevői által rendelkezésre bocsájtott tűzoltó készülékeknek. Ma már a benzin üzemű kisteher-gépjárművek nagyrészt kiszorultak a teherszállításból. Azonban elterjedőben vannak az elektromos hajtású kis haszonjárművek. Ezeket a kisáruszállítókat napjainkban még nem tekinthetjük széles körben elterjedteknek, azonban már 2015-ben egy esetben az ehhez a csoporthoz tartozó jármű tüze is igényelt tűzoltói beavatkozást.

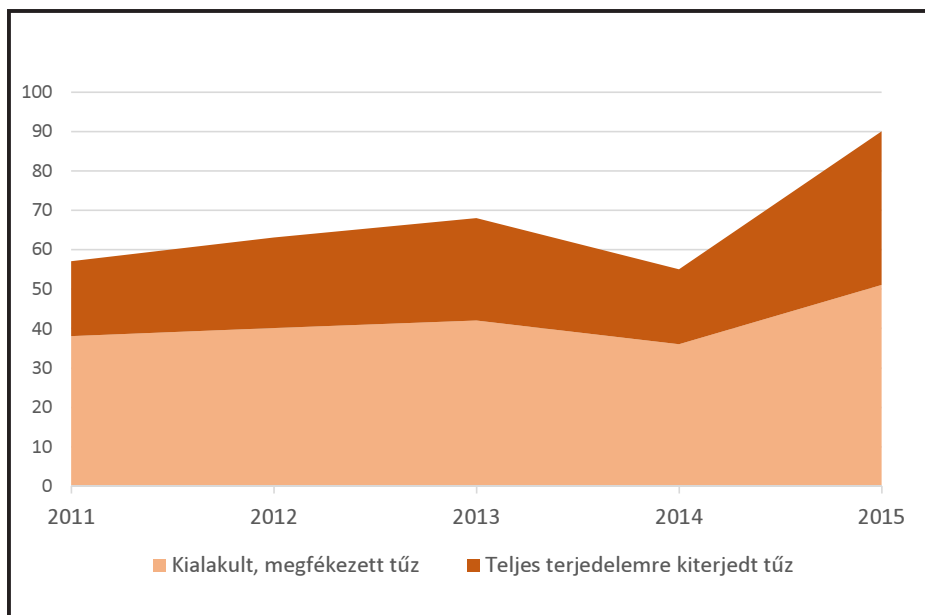
Teherautókra jellemző tüzek

A teherautó kategóriában összetettebb vizsgálatra volt szükség. Rendkívül széles ugyanis az a spektrum, ami a tehergépjármű alvázra szerelt felépítményeket, vontatmányokat, valamint a szállított árut illeti. Találkozhatunk palettára méretezett platós felépítménnyel, ADR hatálya alá tartozó felépítménnyel, aszfalt-előkészítő felépítménnyel, hűtésre, fűtésre a vontatóról lekapcsolt állapotban is képes felépítményekkel, gázt szállító felépítményekkel, élő állat szállítására alkalmassal stb. Ezek mind különleges beavatkozási módot igényelnek a tűzoltásuk során beavatkozó készenléti állománytól. A vizsgálat során és így a bekövetkezett tüzeseteknél is nagyon sokfajta felépítménnyel és sokféle halmazállapotú és égési tulajdonságú szállított anyaggal lehetett találkozni.



Tehergépjármű-tüzek

Amennyiben a vontató járműnél keletkezett a tűz, abban az esetben a keletkezési helyek arányai hasonlítottak a kistehergépjárművekéhez. Itt is döntő többségében a motortér környezete lett megjelölve keletkezési helyként, majd ezt követték az elektromos meghibásodások és a fékkel/kerékkel kapcsolatba hozható keletkezési okok. Megfigyelhető volt, hogy amíg a kistehergépjárműveknél szinte elenyésző számú fékkel és kerékkel kapcsolatba hozható tüzeset történt, ugyanezen okból a tehergépjárműveknél már lényegesen nagyobb számokat lehetett kigyűjteni. Mivel ebben a kategóriában kivétel nélkül elkülönül a vezetőfülke és a raktér, így a tűz sok esetben vagy csak a vontató járművet, vagy csak a vontatmányt érintette. A pótkocsis vagy a félpótkocsis szerelvényeknél azonban meglepően nagy arányban jelentek meg a fékszerkezettel, kerékkel összefüggésbe hozható tüzek.



Kistehergépjármű tüzek

Az ilyen fajta tüzek jellemzően vagy a kerékcsapágyak felmelegedéséből, vagy a fékbetétek üzemszerűtől eltérő súrlódásából adódtak. Ez a súrlódás akár izzásig is képes felhevíteni a kerékagyat. Ez a hőmérséklet már bőven elegendő a gumiköpeny meggyulladásához. Amennyiben kisebb a felmelegedés, a kerékagy hőmérséklet növekedése során a gumiköpenyben is megnövekszik a levegő nyomása. Ez gyakran defekthez is képes vezetni. Sok olyan eset fordult elő, amikor a jármű defektet követően gyulladt ki. A felmelegedett gumiköpeny a defektet követően a felni súrlódásából adódóan tovább melegszik és könnyen a gumi kigyulladását is képes előidézni. Ezt követően a gépkocsivezetők nagy része azonnal félreáll a járművel, így a menetszél okozta hűtő hatása is megszűnik, és a tűz azonnal terjedni tud függőleges irányban a raktér felé. (Akadnak olyan speditőr cégek, amelyek



Kistehergépjármű tűz után

ilyen esetekben a gumi „lejárátását” tartják a legkézenfekvőbb megoldásnak). A gépkocsivezetőnek az esetek jelentős részben sikerül a szerelvényt szétakasztani, így a keletkezett kárt némiképpen csökkenteni, azonban nehéz lehet eldönteni a szétakasztás vagy az oltás megkezdésének fontossági sorrendjét.

A teherautó tüzek vizsgálata során megfigyelhető volt néhány meglehetősen egyedi kialakításból eredő tüzeset is.

Akadtt olyan eset is, ahol a raktér fűtését ideiglenesen PB palackos Siesta kályhával oldották meg. A nem kellően rögzített göngyöleg a kályha közelébe rázkódott és ezzel okozott tüzet a raktérben.

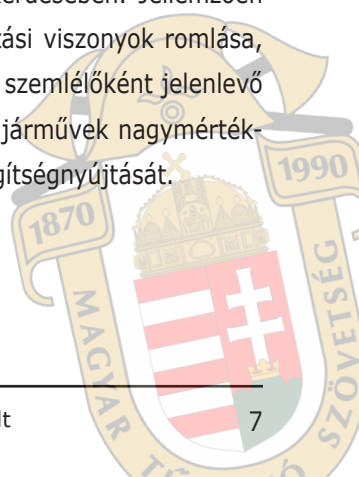
Az emelőhátfalas hőszigetelt felépítménnyel rendelkező tehergépjárművek esetében több esetben is problémát okozott a hidraulikus rendszer tűz általi sérülése. Ezért a raktér oltását csak rendkívül körülményes módon – a szendvicspanel oldalal megbontásával – lehetett hatékony módon megvalósítani.

Kommunális hulladékszállítás tüzei

A vizsgált öt évben 13 olyan eset történt, amelynél a hulladékszállító jármű karakterében alakult ki tűz. A keletkezési okkal kapcsolatban csak feltevéseink lehetnek. Az esetek egy részében vélhetően elsősorban a háztartási hulladékokban lehettek olyan anyagok, amelyek egymással reakcióba lépve a zárt környezetben hőtorlódás idézhettek elő, amely során a lánggal égés ki tudott alakulni. A második feltételezés szerint a tömörítés során a tömörítő lap súrlódásából adóan keletkezhetett olyan hőmérséklet, amely valamely könnyen gyulladó anyag égéséhez vezethetett. Az ilyen esetekben a kezelőszemélyzet a járművön való elhelyezkedésükből adódóan meglehetősen gyorsan észrevette a tüzet, valamint az arra utaló jeleket és az első alkalmasnak vélt helyen kényszerűritést hajtottak végre, így a tűz továbbterjedését meg tudták akadályozni.

Tüzeik hatásai a közlekedőkre

Szerencsére a közúti járművek tüzei nem tekinthetők mindennaposnak. Ugyanakkor észlelésük könnyebb az átlagosnál: nappal a tűzzel járó, jellemzően fekete füst miatt, éjszaka fényhatás miatt már messziről jól érzékelhető az égő jármű. Ilyenkor a közlekedők többsége természetes módon lassít és a helyzetet értékelve dönt a megállás-segítségnyújtás vagy a továbbhaladás kérdésében. Jellemzően gyorsforgalmú utak esetében a sűrű füst által okozott látási viszonyok romlása, valamint a helytelen módon félreállított, sok esetben csak szemlélőként jelenlevő személyek járművei, vagy a torlódás során előre igyekvő járművek nagymértékben képesek akadályozni a helyszínrre riasztott szervek segítségnyújtását.



Összefoglalva

A közúti teherszállító járművek tüzeinek vizsgálata során ismét jól érzékelhető és bizonyítható, hogy a tűzoltó készülékeknek mekkora jelentőségük van a jármű vagy az esetleges vontatmánytűz elleni védekezés érdekében. A vizsgált járművek életkorára, futásteljesítményére vonatkozóan nem álltak rendelkezésre feldolgozható adatok, ezáltal nem lehetett pontos képet formálni bizonyos összefüggésekre. Az viszont nagy bizonyossággal kijelenthető, hogy szoros összefüggés van

- a futásteljesítmény,
- az életkor,
- a karbantartottság és a kialakult tüzek száma között.

Közhelynek hangozhat a sokszor ismételt rigmus, miszerint sokkal olcsóbb a tüzek megelőzése, mint a tűz által okozott kár helyreállítása. Azonban ez a vizsgálat is rávilágított arra a tényre, hogy van létjogosultsága a tűzoltó készülékekre vonatkozó jogszabályi szabályozásnak. Az viszont nagyon valószínű, hogy a tűzoltó készüléket már „élesben” használó gépkocsivezetőket nem kell meggyőzni az eszköz jelentőségéről, fontosságáról.

