

Công bố kết quả nghiên cứu nguyên nhân gây cháy xe máy

Chiều ngày 17/5/2012, Sở Khoa học và Công nghệ (KH&CN) Tp.HCM đã tổ chức họp báo công bố kết quả nghiên cứu "Xác định các nguyên nhân gây cháy xe gắn máy". Đề tài do Trung tâm Nghiên cứu Công nghệ Lọc Hóa dầu (RPTC) và Phòng Thí nghiệm trọng điểm Động cơ đốt trong (ĐH Bách khoa Tp.HCM) thực hiện dưới sự chỉ đạo đặt hàng của Sở KH&CN Tp.HCM. Nhóm nghiên cứu tập trung vào hai vấn đề chính là ảnh hưởng của nhiên liệu xăng và ảnh hưởng của các yếu tố kỹ thuật dẫn đến cháy xe. Về nhiên liệu, nhóm nghiên cứu thực nghiệm với các loại xăng có trên thị trường như xăng RON 83, 92, 95 và các mẫu nhiên liệu được pha chế với các hàm lượng methanol, ethanol, aceton khác nhau. Về các yếu tố kỹ thuật, nhóm nghiên cứu thực hiện khảo sát sự hình thành các vùng nhiệt độ cao trên phương tiện khi sử dụng các loại nhiên liệu kém chất lượng (chỉ số RON thấp và các mẫu xăng được pha hàm lượng methanol, ethanol kém chất lượng khác nhau). Nghiên cứu thực nghiệm được tiến hành trực tiếp trên chiếc xe Airblade hoàn toàn mới. Qua thực nghiệm và nghiên cứu phân tích số liệu từ việc tiếp cận các vụ cháy và từ các cơ quan chức năng về các vụ cháy tại khu vực Tp.HCM, nhóm nghiên cứu đã đưa ra kết luận về nguyên nhân cháy trên phương tiện xe máy. Có 3 nhóm nguyên nhân chính:

Một là, việc sử dụng nhiên liệu kém chất lượng như xăng pha methanol, ethanol chất lượng thấp và không đúng kỹ thuật sẽ gây ra rò rỉ nhiên liệu thông qua việc phá hủy hệ thống ống dẫn; nguồn xăng rò rỉ sẽ tiếp xúc với nguồn nhiệt đủ nóng sinh ra từ



Ông Phan Minh Tân – Giám đốc Sở KH&CN Tp.HCM trao đổi với báo chí tại buổi họp báo

hoạt động của động cơ, hoặc ma sát hệ thống hãm, hay tia lửa điện từ quá trình chập mạch của hệ thống điện... Đặc biệt, việc sử dụng xăng có chỉ số RON thấp, như xăng RON 83 hoặc xăng pha methanol, ethanol kém chất lượng, không tương thích với yêu cầu động cơ sẽ gây ra các vùng nóng cục bộ và tăng nguy cơ gây cháy.

Hai là, sự chập mạch của hệ thống điện trong trường hợp hệ thống bảo vệ cầu chì bị vô hiệu hóa hoặc không đúng yêu cầu kỹ thuật sẽ gây nguồn lửa đồng thời kết hợp sự có mặt của chất dễ cháy như các chi tiết bằng vật liệu nhựa trên phương tiện.

Ba là, các yếu tố khách quan hay chủ quan của người sử dụng phương tiện như gây nguồn lửa, để các vật dụng dễ cháy nổ trong các vùng nóng cục bộ của phương tiện như quẹt gas, nước hoa trong thùng chứa mũ bảo hiểm; bao nylon, vải... dính vào bộ

phận ống xả khói thải của động cơ.

Trước đó, nhóm nghiên cứu cũng đã đặt nghi vấn về chất lượng xăng gây cháy xe trong quá trình phân tích tình hình nhiên liệu xăng tại Việt Nam thời gian 2010 - 2011. Nhóm nghiên cứu nhận thấy, trong giai đoạn này, giá thành xăng trên thế giới cao so với Việt Nam, nên việc các đơn vị kinh doanh xăng chủ động pha methanol hoặc ethanol chất lượng kém vào xăng để thu lợi hoàn toàn có thể xảy ra. Các số liệu thu thập được từ tình hình nhập khẩu methanol cho thấy, cùng với tỷ lệ số vụ cháy xe tăng cao trong năm 2010 - 2011 thì sản lượng methanol nhập khẩu và tiêu thụ tại Việt Nam cũng tăng đột biến, năm 2010: 90,3 ngàn tấn và năm 2011: 80,52 ngàn tấn so với những năm trước (năm 2008: 52,35 ngàn tấn; năm 2009: 66,04 ngàn tấn).

Ông Phan Minh Tân, Giám đốc Sở KH&CN Tp. HCM cho rằng, chưa thể khẳng định là lượng methanol tăng này được đưa hết vào xăng, cần phải có những nghiên cứu, điều tra thêm. Tuy nhiên, nghi vấn xăng pha methanol tăng cao nên số vụ xe cháy tăng cao mà các nhà khoa học đặt ra là hoàn toàn có cơ sở. □



TÂM AN