

EXPLICACIÓN SOBRE LOS SISTEMAS DE EXTINCIÓN EN VEHÍCULOS

Sistemas de extinción manual

El anexo J del CDI no exige el uso de sistemas con modelos y homologaciones específicos, sino que establece el tipo de sistema a utilizar, agentes extintores autorizados y cantidades mínimas, por ejemplo, de 2 kg para un extintor de polvo (Art. 253 – 7.3 del anexo J del CDI). Estos sistemas de extinción sí pueden ser recargados en proveedores externos al del fabricante del sistema.

Sistemas de extinción automáticos

Ya sean mecánicos o electrónicos, estos sistemas sí que deben contar con homologación (listas técnicas de la FIA N.º 16, 52 y 97).

Para la revisión o recarga de estos sistemas debe cumplirse lo establecido por la FIA y el fabricante, perdiendo en la práctica su homologación si no se llevan a cabo las revisiones o las recargas en el servicio oficial del fabricante.

Las razones detrás de la necesidad de revisar, recargar y retimbrar en un servicio oficial, sin dudar de la capacidad de las empresas autorizadas para la revisión de equipos de extinción industriales por los ministerios y consejerías competentes, es asegurar que estos procedimientos de revisión, mantenimiento y recarga se hagan tal y como la FIA establece para los equipos que se usan en competición.

Estos fabricantes y sus agentes autorizados siguen un protocolo estricto, que marca la norma, y que comprende una serie de trabajos que garantizan el buen funcionamiento del sistema, buscando asegurar que el mismo funcionará en todas las circunstancias y variables que prevé la homologación.

Las tareas de mantenimiento que realizan las empresas no autorizadas no suelen cubrir todas las necesidades del mantenimiento, como son las pruebas de estanqueidad, cambio de juntas y válvulas internas, cambio de pirotécnicos o la recarga de los sistemas con el producto y cantidades originales. Sin todo ello, el sistema no cumple con los estándares de seguridad que se requieren. Además, estas empresas no autorizadas ni disponen del material adecuado y específico suministrado por el fabricante ni tienen la posibilidad de emitir la etiqueta de revisión con el correspondiente holograma FIA.

Sobre todo lo anterior es importante señalar que hay un salto importante entre los sistemas de la norma antigua (de 1999 que comprende los sistemas automáticos mecánicos y electrónicos “antiguos”) y los de la norma nueva, la 8865-2015. En estos últimos, si cabe, tienen todavía más relevancia los detalles expuestos anteriormente, ya que se tratan de sistemas notablemente mejores a los de la norma anterior. Por ejemplo, en los sistemas bajo la norma FIA 8865-2015, el agente extintor utilizado ya no es el AFFF y no están diseñados para ese agente, no pudiendo garantizarse que vayan a funcionar si son recargados con AFFF.