



European Train the Trainer Programme for Responders

Lezione 4

Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

Livello II

Capo Squadra

Le informazioni contenute in questa lezione sono rivolte al livello **Capo Squadra**.

La lezione è anche disponibile ai livelli I, III e IV.

La lezione fa parte del materiale didattico per i livelli I – IV: Vigile del Fuoco, Capo Squadra, Funzionario di Guardia e Specialista. La lezione di introduzione riporta le competenze e aspettative di apprendimento

Nota: il materiale è proprietà del Consorzio HyResponder e dovrebbe essere riconosciuto conformemente; gli output del progetto HyResponse sono stati utilizzati come materiale di riferimento



Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

Dichiarazione di limitazione di responsabilità

Nonostante l'attenzione prestata durante la preparazione di questo documento, si applica la seguente dichiarazione di limitazione delle responsabilità: le informazioni in questo documento vengono fornite così come sono e non viene fornita alcuna garanzia che le informazioni siano adatte ad uno scopo particolare. L'utente utilizza le informazioni a suo esclusivo rischio e responsabilità.

Il documento riflette solo le opinioni degli autori. La FCH JU e l'Unione Europea non sono responsabili per qualsiasi uso che possa essere fatto delle informazioni ivi contenute.

Disclaimer

Despite the care that was taken while preparing this document the following disclaimer applies: the information in this document is provided as is and no guarantee or warranty is given that the information is fit for any particular purpose. The user thereof employs the information at his/her sole risk and liability.

The document reflects only the authors' views. The FCH JU and the European Union are not liable for any use that may be made of the information contained therein.

Ringraziamenti

Il progetto è stato finanziato dal Fuel Cells and Hydrogen 2 Joint Undertaking (JU) con il grant agreement N. 875089. Il JU riceve supporto dal programma di ricerca ed innovazione European Union's Horizon 2020 ed il Regno Unito, Francia, Austria, Belgio, Spagna, Germania, Italia, Repubblica Ceca, Svizzera, Norvegia.

Acknowledgements

This project has received funding from the Fuel Cells and Hydrogen 2 Joint Undertaking (now Clean Hydrogen Partnership) under Grant Agreement No 875089. This Joint Undertaking receives support from the European Union's Horizon 2020 Research and Innovation program, Hydrogen Europe and Hydrogen Europe Research.

Sommario

La presente lezione offre una panoramica dell'interazione dell'idrogeno con diversi tipi di materiali e della permeazione dell'idrogeno, fenomeni estremamente rilevanti per le tecnologie di stoccaggio dell'idrogeno. Sebbene l'idrogeno sia un gas non corrosivo, la reazione dell'idrogeno con alcuni metalli ad alta temperatura può formare idruri corrosivi, generando bolle di gas all'interno del reticolo metallico, fenomeno noto come “*blistering*”, cioè formazione di bolle. A basse temperature, alcuni metalli possono diventare più fragili a causa del passaggio da un comportamento prettamente duttile ad uno fragile, processo chiamato *infragilimento a freddo*. L'interazione dell'idrogeno con i polimeri potrebbe anche portare al rigonfiamento, la formazione di bolle e deterioramento del materiale polimerico, aumentando la velocità di permeazione dell'idrogeno attraverso la matrice polimerica. Il tasso di permeazione dell'idrogeno attraverso contenitori/*vessel* metallici (es. Tipo I e Tipo II) o con rivestimenti metallici (es. Tipo III) è trascurabile. Tuttavia, la velocità di permeazione dell'idrogeno attraverso i contenitori di Tipo IV deve essere correttamente mantenuta ad un valore molto basso, per evitare che la concentrazione di idrogeno nell'aria raggiunga la LFL (Limite inferiore d'infiammabilità, 4.0 vol. %).

Keywords

Infragilimento da idrogeno, metalli, polimeri, *blistering*, permeazione dell'idrogeno, mitigazione

Indice

Sommario	3
Keywords	3
1. Target audience.....	5
1.1 Descrizione del ruolo: Capo Squadra.....	5
1.2 Livello di competenza: Capo Squadra	5
1.3 Prerequisiti per l'apprendimento: Capo Squadra	5
2. Introduzione ed obiettivi	5
3. Interazione dell'idrogeno con metalli.....	6
4. Interazione dell'idrogeno con materiali polimerici	9
5. Limitazione della permeazione dell'idrogeno.....	10
6. Un nuovo standard per la compatibilità dei polimeri nelle applicazioni dell'idrogeno 13	
Ringraziamenti.....	13
Bibliografia.....	13

Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

1. Target audience

Le informazioni contenute in questa lezione sono indirizzate al Livello di Capo Squadra. Le lezioni sono anche disponibili per i livelli I, III e IV: Vigile del Fuoco, Funzionario di Guardia, e Specialista.

La descrizione del ruolo, livello di competenza e aspettative di apprendimento per il Capo Squadra sono descritte di seguito.

1.1 Descrizione del ruolo: Capo Squadra

I Capi Squadra sono responsabili del dispiegamento tattico delle squadre dei vigili del fuoco che, sotto specifica direzione basata su SOP e informazioni acquisite sulla scena, avvieranno e guideranno le operazioni della squadra svolgendo definiti compiti volti a ottenere i risultati desiderati come ricerca e salvataggio, estinzione e contenimento degli incendi, estrazioni e recupero.

1.2 Livello di competenza: Capo Squadra

Capacità decisionale tattica basata su conoscenze, abilità ed esperienza con capacità di supportare il processo decisionale con valutazioni in circostanze in rapido cambiamento. Sostenuto dall'apprendimento operativo e dalla capacità di interpretare e, se necessario, modificare SOP, utilizzare le informazioni acquisite in precedenza e le informazioni ottenute sulla scena dell'incidente, il capo squadra dovrebbe creare e condurre operazioni tattiche dopo aver valutato l'emergenza, identificato le priorità e richiesto l'eventuale assistenza aggiuntiva richiesta.

1.3 Prerequisiti per l'apprendimento: Capo Squadra

EQF 4 Conoscenze fattuali e teoriche in ampi contesti all'interno di un campo di lavoro o di studio. Una gamma di abilità cognitive e pratiche necessarie per generare soluzioni a problemi specifici in un campo di lavoro o di studio. Esercitare l'autogestione all'interno delle linee guida di contesti di lavoro o di studio solitamente prevedibili, ma soggetti a cambiamento; supervisionare il lavoro di routine degli altri, assumendosi alcune responsabilità per la valutazione e il miglioramento delle attività lavorative o di studio.

2. Introduzione ed obiettivi

Il tema dell'interazione dell'idrogeno e della compatibilità con i differenti materiali è vasto. In questa sezione della lezione verranno presi in considerazione due diversi aspetti: l'interazione dell'idrogeno con materiali metallici e polimerici, che sono quelli principalmente utilizzati per i serbatoi di stoccaggio. A causa delle piccole dimensioni delle sue molecole e dei suoi atomi, l'idrogeno può essere facilmente assorbito da diversi materiali, compresi quelli utilizzati per lo stoccaggio dell'idrogeno. Questo, a sua volta, porta alla degradazione delle proprietà

Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

meccaniche dei materiali, che può risultare in perdite accidentali di idrogeno e cedimenti strutturali.

L'obiettivo della lezione è di fornire ai vigili del fuoco una conoscenza sufficiente per prendere le decisioni opportune. L'interazione dell'idrogeno con i materiali è pertinente a tutte le applicazioni con celle a combustibile ad idrogeno (FCH). Tuttavia, oltre ad essere compatibili con l'idrogeno, i materiali utilizzati per lo stoccaggio sono spesso soggetti ad alte pressioni, basse temperature e carichi ciclici o statici. Pertanto, devono essere selezionati di conseguenza. La selezione di materiali compatibili con l'idrogeno è affrontata negli standard ISO applicabili alle tecnologie FCH (informazioni più dettagliate sulle RCS rilevanti sono disponibili nella lezione di "Regolamenti, codici e standard per i primi soccorritori" del progetto HyResponse, http://www.hyresponse.eu/files/Lectures/RegulationCodesStandards_slides.pdf).

"L'idrogeno ha una bassa viscosità e piccoli atomi che possono essere assorbiti nei materiali, quindi sono possibili perdite e infragilimento di alcuni materiali che possono risultare in cedimenti strutturali" [1]. La degradazione meccanica dei materiali strutturali sotto l'influenza dell'idrogeno è un problema rilevante e ha causato molti incidenti durante la produzione, lo stoccaggio, il trasporto e l'utilizzo [2]. La corretta selezione di materiali idonei è fondamentale per la sicurezza dei sistemi di stoccaggio dell'idrogeno. Ciò riguarda le tubazioni, le pareti dei serbatoi di stoccaggio, i connettori di riempimento, le valvole, i raccordi, ecc. Il video prodotto negli anni '50 dall'Università di Delft illustra come le bolle di idrogeno emergano dall'acciaio in punti difettosi o altre posizioni (<https://www.youtube.com/watch?v=bv9ApdzalHM>).

Alla fine di questa lezione, i soccorritori saranno in grado di:

- Spiegare i meccanismi di interazione dell'idrogeno con materiali metallici e polimerici;
- Stabilire l'effetto dell'infragilimento da idrogeno sulla sicurezza dei sistemi di stoccaggio dell'idrogeno;
- Definire i fenomeni di permeazione dell'idrogeno;
- Indicare il tasso di permeazione sicuro per gli stoccaggi di idrogeno a bordo di autovetture e autobus.

3. Interazione dell'idrogeno con metalli

La compatibilità dell'idrogeno con i metalli è influenzata dalle interazioni chimiche ed effetti fisici tra cui:

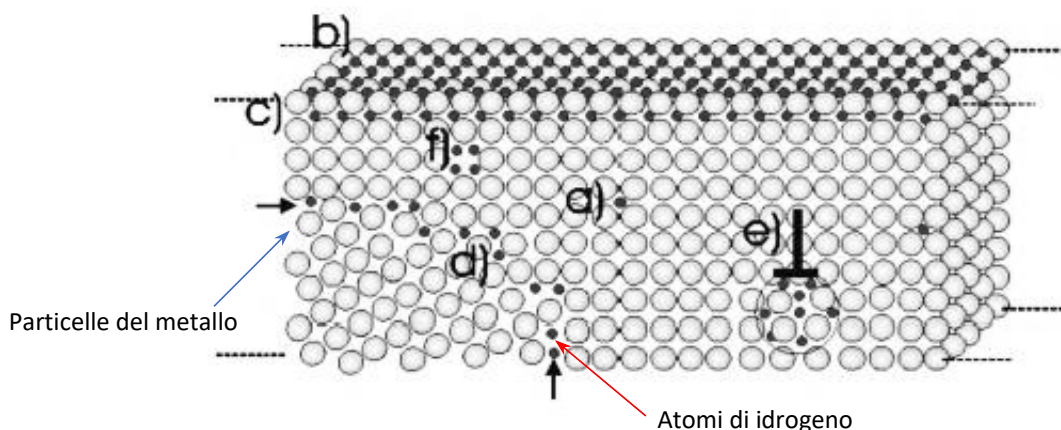
- Corrosione: corrosione a secco (ad alte temperature, *hydrogen attack*, cioè attacco di idrogeno); corrosione a umido (più comune, causata dall'umidità); corrosione causata da impurità in un gas.
- Infragilimento da idrogeno (HE).
- Infragilimento a basse temperature ("infragilimento a freddo").

Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

- Reazioni violente (es. accensione/innesco).

La corrosione a secco è una reazione chimica tra un gas secco e un metallo, che alla fine potrebbe portare a una riduzione dello spessore della parete del cilindro/serbatoio [3]. Questo tipo di corrosione non è molto comune, perché la sua velocità è molto bassa a temperatura ambiente. Tuttavia, ad alte temperature l'idrogeno può reagire con alcuni metalli, formando ad esempio idruri. In generale, la corrosione a umido può verificarsi in un recipiente di stoccaggio d'idrogeno dopo l'ingresso di acqua. Si noti che l'idrogeno è un gas non corrosivo e non può causare questo tipo di corrosione nemmeno in condizioni umide. A basse temperature alcuni metalli possono diventare più fragili. Ciò è dovuto al passaggio dalla modalità di comportamento duttile a quella fragile quando la temperatura è inferiore a una temperatura di "duttilità nulla", che a volte è notevolmente superiore a quella criogenica. Rappresenta un problema per gli impianti esposti a cicli termici periodici. Diversi incidenti che hanno coinvolto un serbatoio di stoccaggio criogenico sono stati causati dall'infragilimento a freddo.

I fenomeni di infragilimento da idrogeno (HE) e “attacco” da idrogeno saranno discussi più dettagliatamente in seguito. L'infragilimento è un processo mediante il quale vari metalli, principalmente acciai ad alta resistenza, diventano fragili (cioè perdono la loro duttilità) e si crepano dopo essere stati esposti all'idrogeno [1]. Il fenomeno è causato dall'ingresso di idrogeno molecolare o atomico in un reticolo metallico. Si verifica a temperature relativamente basse (es. ambiente). L'attacco di idrogeno avviene a temperature più elevate, superiori a 200 °C. L'esatto meccanismo dell'HE non è chiaro. Sono suggeriti diversi percorsi meccanicistici come mostrato nella **Figura 1**: (a) formazione di una soluzione di idrogeno in un reticolo metallico; (b) adsorbimento di idrogeno sulla superficie e (c) sullo strato inferiore di un metallo; (d, e, f) accumulo di idrogeno in difetti strutturali come bordi di grano e dislocazioni di vacanze. Inoltre, l'idrogeno può formare composti all'interno di un reticolo metallico come idruri metallici o metano [4].



Fonte: Kirchheim & Pundt (2014) [4]

Figura 1. Percorsi suggeriti per l'ingresso di idrogeno nel metallo o nei difetti del metallo.

Gli acciai ad alta resistenza sono i più sensibili all'HE. Le sorgenti per l'HE includono:

Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

- Alcune operazioni di lavorazione dell'acciaio come saldatura, galvanica, decapaggio, ecc.
- Idrogeno formato come sottoprodotto della corrosione a umido di un metallo.
- Trattamenti superficiali dei metalli (es. protezione catodica del metallo contro la corrosione).
- Adsorbimento su una superficie metallica.

L'HE è classificato come segue [5]:

- HE ambientale: si verifica quando un materiale viene esposto a un'atmosfera di idrogeno, ad es. nei serbatoi di stoccaggio.
- HE interno reversibile - si verifica quando l'idrogeno entra in un metallo durante la sua lavorazione. Questo tipo di HE può portare a un cedimento strutturale di un materiale che non è mai stato esposto all'idrogeno prima.
- Infragilimento da reazione all'idrogeno - si verifica a temperature più elevate, quando l'idrogeno reagisce chimicamente con un costituente di un metallo, formando un nuovo elemento microstrutturale o una nuova fase come un idruro o per generare bolle di gas, fenomeno noto anche come *blistering* (vedi Figura 2).

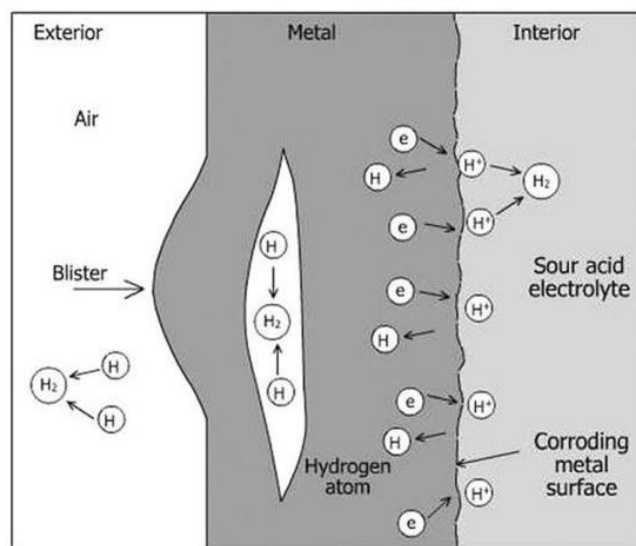


Figura 2. Formazione di una bolla causata dall'infragilimento da reazione all'idrogeno.

Una lunga serie di fattori può influenzare il livello di infragilimento da idrogeno [5]:

- Materiale:
 - Microstruttura
 - Composizione chimica
 - Trattamento termico e proprietà meccaniche

Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

- Saldatura
- Incrudimento per lavorazione a freddo
- Inserimenti non metallici
- Ambiente:
 - Purezza dell'idrogeno
 - Pressione parziale dell'idrogeno
 - Temperatura
 - Sollecitazioni e deformazioni
 - Tempo di esposizione
- Design e condizioni della superficie:
 - Livello delle sollecitazioni
 - Concentrazione di sollecitazioni
 - Difetti superficiali

4. Interazione dell'idrogeno con materiali polimerici

Come accennato in precedenza, i materiali polimerici vengono sempre più utilizzati per i rivestimenti e la fasciatura dei contenitori di stoccaggio dell'idrogeno. Per la fasciatura di contenitori compositi (Tipo III e IV) si possono utilizzare vetro, aramide o fibre di carbonio [3]. Queste fibre sono caratterizzate dal loro modulo di trazione, resistenza alla trazione e allungamento [3]. I polimeri sono presenti anche in alcune celle a combustibile come materiale per le membrane. A tal proposito, si prega di leggere dell'incidente verificatosi su una PEM FC in [7]. Due fenomeni spesso associati ai materiali polimerici utilizzati nelle applicazioni FCH sono: la *permeazione* di idrogeno attraverso i materiali e la *degradazione delle proprietà meccaniche* dei polimeri. Dal punto di vista del materiale, lo stoccaggio dell'idrogeno rappresenta una vera sfida. I materiali utilizzati per lo stoccaggio dell'idrogeno devono essere leggeri in peso, ma devono anche essere in grado di resistere a pressioni estremamente elevate pur mantenendo la loro integrità. Ci sono diversi effetti indesiderati dell'idrogeno sui materiali polimerici.

- (1) Un rigonfiamento (*swelling*) dei polimeri, che si verifica a causa di un assorbimento/adsorbimento di gas (o liquido).

Ciò può portare ad un aumento inaccettabile delle dimensioni dei componenti (soprattutto per gli O-ring) o alla formazione di cricche legate ad un improvviso degassamento al diminuire della pressione parziale [8]. Il livello significativo di rigonfiamento può essere oscurato dalla "lisciviazione" di plastificanti e riempitivi frequentemente utilizzati nei materiali polimerici. Dovrebbero essere presi in considerazione anche altri effetti importanti come i cambiamenti

Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

nella resistenza meccanica e nella durezza di un polimero. Secondo le norme un rigonfiamento superiore al 15% in normali condizioni di servizio è contrassegnato come 'NR' (non raccomandato); un gonfiore inferiore a questo è contrassegnato come "A" (accettabile) a condizione che siano accettabili altri rischi. Il gas idrogeno sotto pressione può portare al rigonfiamento di diversi polimeri utilizzati nei rivestimenti dei serbatoi.

(2) Una formazione di bolle, *blistering*, di polimeri, che si verifica quando si dissolve una grande quantità di idrogeno.

Quantità relativamente grandi di idrogeno possono dissolversi in un materiale polimerico, quindi un'esposizione del polimero all'idrogeno può causare non solo gonfiore ma anche formazione di bolle, simile a quella mostrata nella [Figura 2](#).

(3) Un *deterioramento* dei polimeri dovuto alle *impurità* dell'idrogeno.

Se l'idrogeno gassoso contiene un certo tipo di *impurità*, che non sono compatibili con i materiali polimerici, ciò può comportare un deterioramento delle proprietà meccaniche ed eventualmente la rottura di un componente. Questo rischio dovrebbe essere considerato a seconda della fonte di idrogeno.

(4) *Rischio di incendio*.

L'idrogeno è un gas infiammabile e in caso di incendio i materiali polimerici si accendono in modo relativamente facile. Di conseguenza, i materiali si degradano e la resistenza meccanica si riduce notevolmente e ciò alla fine può portare a una rottura. I serbatoi di tipo III e IV non possono resistere al fuoco per più di 6 - 12 minuti (in genere). Questo è il motivo per cui i serbatoi sono solitamente dotati di PRD in grado di sfiatare l'idrogeno entro questo tempo, provocando così lunghe fiamme a getto (*jet fires*).

(5) *Permeazione dell'idrogeno*.

Barthelemy [3] ha affermato che la permeazione dell'idrogeno attraverso il rivestimento polimerico è uno dei problemi principali per i serbatoi d'idrogeno ad alta pressione insieme all'HE.

Generalmente,

- più aumenta la densità del polimero, più diminuisce la permeazione,
- più aumenta la cristallinità del polimero, più diminuisce la permeazione.

La permeazione è discussa nella sezione seguente di questa lezione.

5. Limitazione della permeazione dell'idrogeno

La permeazione è un fenomeno caratteristico per i gas a contatto con materiali polimerici ed è il risultato della dissoluzione e della diffusione del gas idrogeno nella matrice polimerica. A causa della piccola dimensione delle sue molecole, la diffusione dell'idrogeno e quindi la permeazione aumentano [3].

Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

Secondo SAE J2578 (2009), la permeazione per i sistemi ad idrogeno gas compresso, CGH₂, può essere definita come la diffusione del gas attraverso le pareti o gli interstizi di un vessel contenitore, tubazioni o materiale di interfaccia [9]. È rilevante notare che l'idrogeno in forma atomica permea i metalli, mentre per i polimeri la permeazione avviene in forma molecolare [10]. I sistemi di stoccaggio attuali di tipo IV utilizzano un rivestimento polimerico, ad esempio realizzato in polietilene ad alta densità, tipicamente avvolto con fibre di carbonio incastonate in una matrice di resina. Possono essere utilizzate anche altre fibre come vetro o aramide, ma la maggior parte dei sistemi automobilistici utilizza la fibra di carbonio. La fasciatura attorno al contenitore varia di spessore in funzione della distribuzione delle sollecitazioni. I contenitori di tipo III o di tipo IV sono utilizzati per la maggior parte delle applicazioni automobilistiche.

La permeazione può essere classificata come un lento rilascio di idrogeno a lungo termine da un sistema CGH₂. Il controllo della permeazione è stato a lungo riconosciuto come un fattore chiave nello sviluppo delle tecnologie di stoccaggio dell'idrogeno [11]. La permeazione dei serbatoi di idrogeno a bordo è un problema di sicurezza per gli ambienti chiusi poiché l'idrogeno può accumularsi nel tempo e creare una miscela infiammabile con l'aria. In ambienti sigillati senza ventilazione l'LFL di 4 vol. % di idrogeno nell'aria può essere raggiunta a seguito di permeazione in un periodo piuttosto lungo. Per stimare il tempo necessario per raggiungere LFL a livello locale, ad es. sotto il soffitto del garage, o in modo omogeneo in tutto il garage, è importante sapere come verrà distribuito l'idrogeno nello spazio.

La formazione di una miscela infiammabile è un grave problema di sicurezza per l'uso interno dei sistemi FCH. Ci sono due domande di sicurezza: *quanto è sicura la permeazione dell'idrogeno attraverso un rivestimento polimerico utilizzato in un serbatoio a bordo e la sua dispersione in un garage? La ventilazione naturale è sufficiente per eliminare il potenziale rischio di formazione di miscele idrogeno-aria infiammabili?* La distribuzione dell'idrogeno permeato all'interno di un ambiente come un garage, quando viene raggiunta il LFL di idrogeno nell'aria (4 vol. %), è importante per definire il *rateo di permeazione massimo consentito* per i veicoli FC dotati di serbatoi di cGH₂ a bordo [10].

È stato anche condotto uno studio CFD con l'obiettivo di studiare l'uniformità della dispersione dell'idrogeno permeato in un ambiente simile a un garage [13]. Sono state eseguite simulazioni numeriche basate su un approccio originale dell'introduzione di una sorgente di massa di idrogeno nell'equazione di conservazione dell'idrogeno nei volumi di controllo attorno alla superficie del serbatoio. La perdita di permeazione è stata simulata come un rilascio volumetrico di idrogeno in un sottile strato di volumi di controllo attorno alla superficie dei serbatoi di 1,87 m². Le simulazioni CFD hanno indicato una stratificazione trascurabile dell'idrogeno. È dimostrato che la concentrazione massima di idrogeno nell'ambiente considerato è sempre sulla superficie superiore del serbatoio e non raggiunge mai i 100 vol. %. Sia l'analisi analitica che le simulazioni numeriche hanno dimostrato che i contributi di diffusione e galleggiabilità al trasporto di idrogeno dalla superficie del serbatoio sono bilanciati entro 1 minuto dall'inizio del processo. Le condizioni di stato quasi stazionario all'interno

Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

dell'ambiente con distribuzione approssimativamente lineare dell'idrogeno dall'alto verso il basso vengono stabilite in circa 1 ora per il rateo di permeazione considerato. Ad esempio, la concentrazione massima di idrogeno al tempo di 133 minuti sulla superficie superiore del serbatoio era $8,2 \times 10^{-3}$ vol. % (Figura 3). La differenza osservata nella concentrazione di idrogeno tra il soffitto e il pavimento è di circa 3×10^{-3} vol. % e questa differenza si conserva nel tempo. Entrambi i valori sono significativamente inferiori a quello LFL di 4 vol. %.

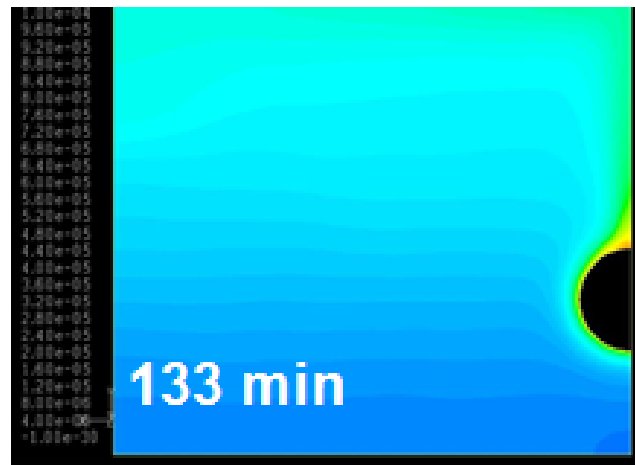


Figura 3. Un'istantanea della dispersione dell'idrogeno permeato in un ambiente simile a un garage da Ref [13].

I valori del massimo rateo di permeazione consentito per un'autovettura e un autobus urbano sono calcolati e presentati nella Tabella 1, tenendo conto di quanto segue:

- Il rateo di permeazione è specificato in NmL/ora/L di capacità d'acqua.
- Si può considerare che l'idrogeno permeato si disperda in modo omogeneo.
- Il rateo di ventilazione naturale nello scenario peggiore per un garage domestico è di 0,03 ricambi d'aria all'ora (ACH).
- La concentrazione massima di idrogeno consentita è 1 vol. %, ovvero $\frac{1}{4}$ di LFL.
- La temperatura massima del materiale a lungo termine è 55 °C.

Tabella 1. Ratei di permeazione sicura dell'idrogeno.

Temperatura Minima di Prova (°C)	Massimo rateo di permeazione permesso (mL/ora/L)	
	Autovettura	City bus
15	6,0	15
20	8,0	20

Con i livelli di permeazione indicati in Tabella 1 la dispersione dell'idrogeno in un garage tipico non rappresenterebbe un problema. Questi ratei di permeazione consentiti sono regolati dalla legge europea [12]. Limiti diversi sul rateo di permeazione dell'idrogeno sono accettati altrove. Ad esempio, confrontare i seguenti livelli:

Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

- Japan Automotive Research Institute: **5** NmL/ora/L (15 °C).
- Society of Automotive Engineers J2579, a fine vita, 55°C: **150** NmL/min/veicolo.
- ISO/TS15869: 2009 a fine vita (20 °C): **75** NmL/min/container.

6. Un nuovo standard per la compatibilità dei polimeri nelle applicazioni dell'idrogeno

Oggigiorno c'è una carenza di metodi di prova per valutare le proprietà dei polimeri nelle applicazioni dell'idrogeno e determinare la robustezza del design. La compatibilità del polimero dovrebbe avvenire a livello di materiale. Un nuovo standard chiamato “*CHMC 2 - Test Methods for Evaluating Material Compatibility in Compressed Hydrogen Applications – Polymers*”, cioè “Metodi di prova per la valutazione della compatibilità dei materiali nelle applicazioni di idrogeno compresso – Polimeri” è stato pubblicato (agosto 2019) da ANSI / CSA [15]. I risultati di questi test hanno lo scopo di fornire un confronto di base delle prestazioni dei materiali polimerici in applicazioni che utilizzano idrogeno compresso. Viene proposta una lista di test prioritari. Il primo è la permeazione di idrogeno in cui lo scopo è dimostrare se il polimero è in grado o meno di contenere l'idrogeno attraverso il materiale. La seconda è la stabilità fisica per verificare se il polimero è in grado di mantenere dimensioni (rigonfiamento o restringimento) e/o massa.

Il terzo è un test a ciclo rapido in cui si analizza la degradazione del materiale (estrusione, crepe o bolle) a causa dell'esposizione all'idrogeno. Sono stati selezionati dei test dedicati per seguire le variazioni delle proprietà del polimero e controllare se il materiale non è in grado di mantenere le proprietà meccaniche per il design e la compressione. Una prova è di reologia. Un test sull'usura per attrito dinamico è necessario per osservare se il polimero è in grado di mantenere la tenuta dell'interfaccia e il design con la superficie di contatto. Infine, l'ultimo test critico è il test di contaminazione del materiale in cui si analizza il possibile rilascio di costituenti che causano l'impurità dell'idrogeno.

Ringraziamenti

Il materiale presentato nella lezione 4 è basato sulle lezioni del progetto HyResponse.

Bibliografia

1. Introduction to Hydrogen for Code Officials, U.S. Department of Energy, Washington DC. Available from: http://www.hydrogen.energy.gov/training/code_official_training/ [accessed on 06.11.20].
2. H2 Incidents, H2 Incident Reporting and Lessons Learned (database). Available from: <http://www.h2incidents.org/> [accessed on 06.11.20].

Lezione 4: Compatibilità dell'idrogeno con differenti materiali

3. Barthelemy, H (2011). Hydrogen storage technologies, compatibility of materials with hydrogen. Teaching materials of Joint European Summer School for fuel cell and hydrogen technology. August 2011, Viterbo, Italy.
4. Kirchheim R, Pundt A (2014). 25 - Hydrogen in Metals. Physical Metallurgy (Fifth Edition): 2597-2705.
5. Barthelemy, H (2006). Compatibility of metallic materials with hydrogen. Teaching Materials of the 1st European Summer School on Hydrogen Safety, 15-24 August 2006.
6. ISO/TR 15916 (2004). Basic considerations for the safety of hydrogen systems. International Organization for Standardization. ISO Technical Committee 197 Hydrogen Technologies. International Organization for Standardization, Geneva.
7. Husar, A, Serra, M, Kunusch, C. (2007). Description of gasket failure in a 7 cell PEMFC stack. Journal of Power Sources, Vol. 169, p. 85-91.
8. Mafeld, A. (2015). CPVs: Regional trends in the global market. JEC Asia: Composite Pressure Vessels Forum. Singapore, October 22, 2015.
9. SAE J2579 (2009). Technical information report for fuel systems in fuel cell and other hydrogen vehicles, SAE International, Detroit, Michigan, USA, January, 2009.
10. Molkov, V (2012). Fundamentals of hydrogen safety engineering, Part I and Part II. Available from: www.bookboon.com, free download e-book.
11. Mitlitsky, F, Weisberg, AH and Blake, M (2000). Vehicular hydrogen storage using lightweight tanks. Lawrence Livermore National Laboratory. Proceedings of the 2000 U.S. DOE Hydrogen program review, NREL/CP-570e28890, USA.
12. EU No 406/2010, Commission Regulation of 26 April 2010 implementing Regulation (EC) No 79/2009 of the European Parliament and of the Council on type-approval of hydrogen-powered motor vehicles. Official Journal of the European Union. Vol. 53, 18 May 2010. Available from: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:122:FULL:EN:PDF> [accessed on 06.11.20].
13. Saffers, JB, Makarov, DV and Molkov, VV (2011). Modelling and numerical simulation of permeated hydrogen dispersion in a garage with adiabatic walls and still air. International Journal of Hydrogen Energy. Vol. 36(3), pp. 2582-2588.
14. Adams, P, Bengaouer, A, Cariteau, B, Molkov, V and Venetsanos, AG (2011). Allowable hydrogen permeation rate from road vehicles. International Journal of Hydrogen Energy. Vol. 36, pp. 2742-2749.
15. CSA/ANSI CHMC 2, 1st Edition, August 2019 - Test methods for evaluating material compatibility in compressed hydrogen applications – Polymers.