

LNG와 LPG의 화재 및 폭발 특성 비교

하동명, 한종근*

세명대학교 안전공학과, 세명대학교 대학원 환경안전시스템공학과*

A Study on Combustion Properties for Propane, Butane and LNG

D.M. Ha and J.G. Han*

Dept. of Safety Engineering, Semyung Univ., Jecheon 390-711, Korea

*Dept. of Environmental Safety System Engineering Graduate School, Semyung Univ., Jecheon 390-711, Korea

1. 서 론

최근 가스 소비증가로 인해 가스 산업은 다른 산업 분야보다 발전 속도가 빠르며, 또한 이 분야에 대한 연구 및 기술 개발이 활발히 이루어지고 있으며, 가스 산업의 기술 인력 수요도 급증하고 있다. 그러나 우리나라는 기술개발에 따른 기초적인 연구는 최근 여러 문헌을 고찰해 보았을 때 외국의 연구에 비하여 많이 부족한 실정이다.

가스를 취급하는 공정에서 가연성가스의 화재 및 폭발 위험성 파악은 공정의 안전 확보에 가장 중요한 문제이다. 화재 및 폭발 위험성 파악은 가연성가스를 취급하는 공정에서 취급, 처리, 수송에 있어 부주의로 인해 누출되어 주위에 공기와 혼합하게 되면 화재 및 폭발이 발생할 수 있는 잠재적 위험성을 평가하는 데 있어 무엇보다 중요하다.

LNG는 메탄이 주성분이며, 액화시 무색·무취하고, 연소시 공해물질이 거의 없는 청정 연료로서 열효율이 높기 때문에 취사, 냉난방용 외에도 자동차산업, 유리산업, 전자공업 등에 광범위하게 이용되고 있다.

LPG는 부탄제품과 프로판제품으로 나뉘며, 액화 및 기화가 용이하고, 기체상태에서는 공기보다 무거우며, 액화되면 물보다 가볍고, 무색·무취·무미하고, 완전연소에 의해 깨끗한 청정연료로서 가정상업용, 자동차연료등으로 이용되고 있다.

최근 우리나라뿐만 아니라 전 세계적으로 LPG와 LNG가 자동차 연료로 사용됨에 따라 이들 물질에 대한 위험성 평가에 많은 관심을 갖고 있다. 최근 환경 정책으로 환경문제를 고려한 CNG버스 운행 추진을 시도하여 CNG버스가 운행에 들어갔다. 그 동안 우리 나라는 LPG를 연료로 소형 및 중형 자동차에 사용하였으나, 일부 기업에서 LPG 버스를 개발하여 버스 운행을 시도하고 있다.

CNG 및 LPG를 사용한 운송 수단으로 급증 할 것으로 예측됨에 따라 이들 취급하는

연료인 CNG와 LPG 연소 특성의 고찰이 필요하다. 그 동안 여러 자료^{1,2,3,4)}를 검토한 결과 LNG와 가솔린에 대한 연소 특성 비교 연구는 많이 있었으나, 또한 LPG와 CNG(LNG)의 위험성 평가 연구는 많지 않은 편이다.

본 연구에서는 기존의 연구들을 근거로 LPG와 CNG(LNG)의 폭발 안전 특성치를 고찰하여 이들 물질의 취급, 처리, 수송, 저장에 있어서 안전성을 확보하고자 하는 데 목적이 있다.

2. 화재 및 폭발 특성치 고찰

그 동안 청정연료로서 LPG와 CNG 사용이 급증하고 있는데도 불구하고 이들 물질에 대한 위험성 평가의 정량적 연구가 충분히 이루어지지 않고 있었다. 따라서 LPG와 LNG의 위험성을 고찰하기 위해서는 이들 물질과 이들 물질을 주로 구성하고 있는 순수물질 뿐만 아니라 현재 연료로 널리 사용되고 있는 가솔린에 대해 물리적, 화학적 특성뿐만 아니라 중요한 화재 및 폭발 특성치 고찰이 필요하다.

각 물질의 특성을 일부 요약하여 Table 1에 나타내었다^{5,6,7)}.

Table 1. Comparative of individual combustion characteristics

| Compounds Properties | Methane | Propane | Gasoline | Natural gas |
|--|---------------|--------------|-----------|----------------|
| Autoignition point (F) | 1,000 - 1,350 | 874 | 365 | - |
| Autoignition point (C) | 538 - 732 | 468 - 494 | 185 | - |
| Flammability limits vol percent | 5 - 15 | 2.1 - 9.5 | 1.4 - 7.6 | - |
| Stoichiometric A/F (Kg/Kg) | 17.3 | 15.3 | 14.7 | - |
| Stoichiometric A/F (m ³ /m ³) | 9.7 | 24.6 | - | - |
| Research octane number | 130 | 112 - 125 | 91 - 95 | - |
| Calorific value | 35.9 | 93.2 | - | 31.7 |
| Air required (m ³ /m ³) | 9.67 | 24.65 | - | 8.53 |
| Energy content (Mj/m ³) | 3.36 | 3.63 | - | 3.32 |
| Energy density ratio to gasoline | 0.26 | 0.74 | 1.0 | - |
| Tank volume for 20 GGE (gal) | 76.9 | 27.0 | 20 | - |

각 물질의 화재 및 폭발 특성치로는 폭발한계, 인화점, 자연발화점, 최소발화에너지, 연소속도, 연소열, 폭발에너지, 최대폭발에너지, 압력증가속도, 최소산소농도 등 여러 인자들을 수 있으며, 이들 인자들을 종합적으로 평가하여 각 물질의 위험성을 평가하는 것이 바람직하다.

일반적으로 가연성 물질은 낮은 자연발화점, 작은 발화에너지, 낮은 인화점, 큰 연소열, 높은 연소속도, 큰 폭발에너지, 큰 폭발압력, 높은 폭발압력 상승속도의 특성을 가질 때 위험성이 크다.

CNG(주성분 메탄)와 LPG(주성분 프로판 또는 부탄)의 끓는점과 자연발화점의 비교를 Table 2에 나타내었다. CNG의 자연발화점은 휘발유나 경우보다 상당히 높으나, LPG와는 차이를 보이지 않고 있다. 그럼에도 불구하고 CNG의 발화점이 100℃ 정도 높은 이유로 위험성이 작다는 것은 위험성 평가로 바람직하지 않다고 본다. CNG와 LPG의 자연발화점에 대해 발화원을 전면 가열이 아니고, 고온가스(Hot gas) 혹은 고온표면(Hot surface)로 한 경우 약 1000℃ 이상으로 비슷한 결과를 나타내고 있다^{8,9),10),11),12),13),14),15)}

Table 2. The autoignition temperature of several reported data for methane, propane and butane

| Compound | T _b [℃] | AIT[℃] | | | | | | | | |
|--------------------------------|--------------------|--------|-------|--------|------|-------|------|-------|-----------|----------|
| | CRC | NFPA | Sigma | Hilado | SFPE | Scott | Kong | Smyth | Zabetakis | Wolfhard |
| CH ₄ | -162 | 537 | 536.7 | 537 | 540 | 632 | 640 | 1040 | 1040 | 1190 |
| C ₃ H ₈ | -42 | 450 | 467.8 | 493 | 450 | 493 | 500 | 960 | - | 1010 |
| C ₄ H ₁₀ | 0 | 287 | 345 | 327 | 288 | 408 | - | 938 | 910 | 1025 |

- Kong : Bombe
- Smyth : Hot surface
- Zabetakis & Wolfhard : Hot gas

CNG와 LPG의 폭발 압력과 압력증가속도의 비교와 최대연소속도와 최소발화에너지의 비교를 Table 3에 나타내었다.

CNG와 LPG의 폭발 압력과 압력증가속도를 비교해 보면 최대폭발압력은 메탄과 프로판은 각각 비슷한 결과를 보이고 있으며, 압력증가속도는 장치별로 약간의 차이는 있으나, 프로판이 메탄 보다 약 1.5배에서 2배정도 빠르게 나타나고 있다.

최대연소속도는 각각 비슷한 값을 보이고 있으며, 또한 최소발화에너지 경우도 메탄과 프로판, 부탄 각 각 위험성은 비슷하다.

Table 3. Comparison of hazard properties for methane, propane and butane

| | CH ₄ | C ₃ H ₈ | C ₄ H ₁₀ |
|---|----------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| Maximum Pressure [bar] | 7.9(Calc.) | 8.6 | 8.6 |
| | 7.3±0.1(20L) | - | - |
| | 7.56±0.1(120L) | 8.2±0.2 | - |
| | 6.6±0.1(25m ³) | 7.8±.5 | - |
| Maximum Rate of Pressure Rise(K _G) [bar · m/s] | 66±2(20L) | 96 | 92 |
| | 92±3(120L) | 150±20 | - |
| | 110(25m ³) | 400±100 | - |
| Maximum burning velocity in NTP air(cm/s) | 36.4 | 45 | 40.5 |
| Minimum energy for ignition in air (mJ) | 0.29 | 0.25 | 0.25 |

또한 CNG, LNG, LPG, 메탄올, 에탄올 등에 대해 높은 압력과 낮은 온도의 위험 순위 비교하여 Table 4에 나타내었는데, 이들 조건에서는 각 물질을 비교하면 각 연료의 특성에 따라 위험성이 달라지고 있음을 알 수 있다.

Table 4. Comparison high pressure hazard ranking and low temperature hazard ranking for alternative fuels

| High pressure hazard ranking | Low temperature hazard ranking |
|------------------------------|--------------------------------|
| CNG | LNG |
| Propane | CNG |
| LNG | Propane |
| Methanol | Methanol |
| Ethanol | Ethanol |
| Biodiesel | Biodiesel |

3. 결론

최근 환경오염 문제로 인해 대체 연료사용이 급증하고 있는 가운데 LPG와 CNG(LNG)가 운송 수단의 연료로 증가하고 있는 추세에 있다. 따라서 이들 물질의 취급, 처리, 수송, 저장에 있어 안전성 검토의 필요성이 대두되고 있다. 이들 물질의 위험성평가에 대해 기존의 자료와 본인의 연구 결과를 종합하여 다음과 같은 결론을 얻을 수 있었다.

- 1) CNG가 공기보다 가벼우므로 안전성은 있으나, CNG가 LPG보다 누출 속도가 빠르므로 경우에 따라 위험 요소를 가질 수도 있으므로 정확한 위험성 평가가 바람직하다.
- 2) CNG와 LPG가 기체상인 경우 폭발최고압력은 서로 비슷하고, CNG와 LPG의 자연발화점에 대해 발화원을 전면 가열이 아니고, 고온표면 혹은 고온가스인 경우 약 100^oC로 비슷한 결과를 나타내고 있다.
- 3) CNG 및 LPG에 대한 위험성은 보다 많은 연소특성치를 고찰하여 평가하는 것이 공정안전에 도움을 줄 수 있다.

참고문헌

1. 이수경, “ CNG충전소와 LPG충전소의 안전성 고찰 ” 가스안전, 7월호, 17,(2001)
2. Lide, D.R., “CRC Handbook of Chemistry and Physics”, 75th ed., CRC Press,(1994)
3. Lenga, R.E. and Votoupal, K.L., “The Sigma Aldrich Library of Regulatory and Safety Data, Volume I”, Sigma Chemical Company and Aldrich Chemical

Company Inc.,(1993)

4. Lewis, B. and von Elbe, G., "Combustion, Flame and Explosion of Gases", 2nd ed., Academic Press.(1961)
5. 하동명, " 메탄의 화재 및 폭발위험성 평가", 한국가스학회지, Vol. 9, No. 2, pp.1-6,(2005)
6. 하동명, 이수경, "프로판가스의 자연발화온도 및 폭발한계 예측에 관한 연구", 한국 산업안전 · 위생학회공동학술대회, 61,(2001)
7. Cashdollar, K.L., J. of Loss Prevention in the Process Industries, Vol. 13, No. 3, 183.(2000)
8. NFPA, "Fire Hazard Properties of Flammable Liquid, Gases, and Volatile Solids", NFPA 325M, NFPA(1991)
9. C. J. Hilado. and S. W. Clark, "Autoignition temperature of Organic Chemicals", Chemical Engineering, Vol. 4, pp.75-80(1972)
10. A. M. Kanury, "SFPE Handbook of Fire Protection Engineering ; Ignition of Liquid Fuels", 2nd Ed., SFPE(1995)
11. G. S. Scott, G. W. Jones, and F. E. Scott, "Determination of Ignition Temperature of Combustible Liquids and Gases", Analytical Chemistry, Vol. 20, No. 3, pp.238-241(1948)
12. D. King, R. K. Eckhoff and F. Alfert, "Auto-ignition of CH₄/air, C₃H₈/air, CH₄/C₃H₈/air and CH₄/CO₂/air Using 1L Ignition Bomb", J. of Hazardous Materials, Vol. 40, pp.68-84(1995)
13. K. C. Symth and N. P. Bryner, "Short-Duration Autoignition Temperature Measurement for Hydrocarbon Fuels Near Heated Metal Surfaces", Combustion Sci. and Tech., Vol. 126, pp.225-253(1997)
14. M. G. Zabetakis, A. L. Furno, and G. W. Jones, "Minimum Spontaneous Ignition Temperature of Combustibles in Air", Industrial and Engineering Chemistry, Vol. 46, No. 10, pp.2173-2178(1954)
15. H. G. Wolfhard and D. S. Burgess,"The ignition of combustible gases by flames", Combustion and Flame, Vol. 2, Issue 1, pp.3-12(1958)