



بررسی تأثیر تزئینات داخلی و استعمال خوشبوکننده‌های درون خودرو بر غلظت تولوئن

و اتیل بنزن در خودروی تندر ۹۰

مسعود ریسمانچیان^{۱*}، معصومه گرسبوز^۲، حمیدرضا پور زمانی^۳، محمدرضا مرآئی^۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۹/۳۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۱۱/۱۶

چکیده

زمینه و هدف: مواجهه با انواع آلاینده‌های شیمیایی از جمله تولوئن و اتیل بنزن علاوه بر محیط‌های کاری در محل سکونت افراد و زندگی شهری نیز رخ می‌دهد. کابین خودرو یکی از محیط‌هایی است که امروزه به‌عنوان یکی از منابع مواجهه سرنشینان خودرو با این ترکیبات مطرح شده است. هدف مطالعه حاضر بررسی تأثیر تزئینات داخلی و استعمال خوشبوکننده‌های درون خودرو بر غلظت تولوئن و اتیل بنزن بود.

روش بررسی: نمونه‌ها با استفاده از جاذب کرین فعال و پمپ نمونه‌برداری دبی پایین از ۴۴ خودروی تندر ۹۰ مستقر در یک پارکینگ مسقف جمع‌آوری شد و با دستگاه گاز کروماتوگرافی با آشکارساز جرمی تعیین مقدار گردید.

یافته‌ها: در خودروهای موردبررسی غلظت تولوئن با میانگین ($42/02 \mu\text{g}/\text{m}^3$) بیشتر از غلظت اتیل بنزن با میانگین ($17/44 \mu\text{g}/\text{m}^3$) بود. میانگین غلظت تولوئن و اتیل بنزن در خودروهای بدون تزئین به ترتیب $13/84 \mu\text{g}/\text{m}^3$ و $11/24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ و در خودروهای دارای روکش صندلی به ترتیب $49/09 \mu\text{g}/\text{m}^3$ و $14/35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ بود.

نتیجه‌گیری: طول عمر خودرو تأثیر معناداری بر غلظت آلاینده‌ها نداشته است. با این حال غلظت‌های بالاتری از این آلاینده‌ها در خودروهای صفرکیلومتر وجود دارد. استفاده از خوشبوکننده‌ها و تزئینات داخل خودرو، تأثیر معناداری بر غلظت این آلاینده‌ها نداشت.

کلیدواژه‌ها: تولوئن، اتیل بنزن، خوشبوکننده‌ها، تزئینات خودرو

*۱. (نویسنده مسئول) استادیار گروه مهندسی بهداشت حرفه‌ای، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی اصفهان، اصفهان، ایران.

پست الکترونیک: rismanchian@hlth.mui.ac.ir

۲. کارشناس ارشد مهندسی بهداشت حرفه‌ای، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی اصفهان، اصفهان، ایران.

۳. استادیار گروه مهندسی بهداشت محیط، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی اصفهان، اصفهان، ایران.

۴. دانشیار گروه آمار زیستی و اپیدمیولوژی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی اصفهان، اصفهان، ایران.



مقدمه

ترکیبات آلی فرار (Volatile Organic Compounds (VOC) گروه مهمی از آلاینده‌های هوا هستند. بیش از ۳۰۰ نوع از این ترکیبات آلی شناسایی شده‌اند [۱-۳]. این ترکیبات می‌توانند بر سلامتی انسان تأثیرگذار باشند. به‌طور کلی اثرات مزمن این ترکیبات می‌تواند به دو گروه اثرات سرطان‌زا و غیر سرطان‌زا تقسیم‌بندی شود. مهم‌ترین اثرات غیر سرطان‌زای این مواد تحریک و حساسیت، آسیب کبدی، کلیوی و سیستم اعصاب مرکزی، آسم و آسیب به سیستم تنفسی است. مهم‌ترین اثرات سرطان‌زای آن شامل سرطان ریه، خون (لوسمی)، کبد، کلیه و صفرا می‌باشد [۴، ۵]. تولوئن و اتیل بنزن از جمله مهم‌ترین ترکیبات آلی هستند که اثرات مضر آن‌ها بر سلامتی به اثبات رسیده است [۶، ۷].

تولوئن پس از عبور از حبابچه‌های ریوی به سیستم گردش خون وارد می‌شود و از آنجا به نسوج مختلف بدن می‌رود. از اثرات مهم بیماری‌زایی تولوئن اثر بر سیستم اعصاب مرکزی است که به صورت بی‌حسی، تحریک همراه با احساس شعف و شادمانی و به دنبال آن به هم خوردن تعادل، لرزش، احساس وزوز در گوش، تار شدن دید، هذیان‌گویی، عدم قدرت در کنترل عضلات ارادی، تشنج و در نهایت کما است [۸]. تولوئن از نظر سرطان‌زایی در گروه A4 قرار می‌گیرد [۹].

مواجهه با سطوح بالای اتیل بنزن می‌تواند سبب سرگیجه، التهاب گلو و چشم، فشار به قفسه سینه، احساس سوختگی در چشم، حالت تهوع، سردرد و استفراغ شود. در غلظت‌های بالاتر آسیب به سیستم اعصاب مرکزی در انسان و حیوانات اثبات شده است. همچنین مواجهه با غلظت‌های بالاتر در انسان می‌تواند سبب مشکلات کبدی شود [۱۰]. این ماده از نظر سرطان‌زایی در گروه A3 قرار می‌گیرد [۹].

مواجهه با انواع مواد شیمیایی از جمله تولوئن و اتیل بنزن علاوه بر محیط‌های کاری [۱۱]، در محل سکونت افراد [۱۲، ۱۳] و زندگی شهری [۱۴، ۱۵] رخ می‌دهد. همچنین این ترکیبات از مهم‌ترین آلاینده‌های موجود در داخل کابین خودروها به شمار می‌روند [۱۶]. با رشد سریع اقتصادی جوامع استفاده از وسایل نقلیه شیوع بالایی یافته است و شرکت‌های تولیدی خودرو روند رو به رشد افزایش محصولات خود را گزارش می‌دهند. در ایران تولید انواع خودرو، در سال ۹۰، به یک میلیون و ۶۴۱ هزار و ۵۲۹

دستگاه رسیده که از این میزان ۸۳ هزار دستگاه آن خودروی تندر ۹۰ بوده است [۱۷]. بنابراین از آنجایی که افراد زمان زیادی را در کابین خودروها به سر می‌برند، مواجهه افراد از این راه می‌تواند حائز اهمیت باشد. آلاینده‌های هوا در کابین وسایل نقلیه ممکن است ناشی از انتشار مواد داخلی، نشت سوخت و نفوذ هوای محیط به داخل خودرو باشد [۱۸]. مطالعات نشان می‌دهد که از جمله آلاینده‌های موجود در هوای داخل خودروها، تولوئن و اتیل بنزن است [۱۹]. در دو مطالعه جداگانه میزان مواجهه سرنشینان خودرو با تولوئن ۲۵۸-۳۳ میکروگرم بر مترمکعب گزارش شده است [۲۰، ۲۱]. جسیس و همکارانش غلظت تولوئن و اتیل بنزن را در کابین خودروهای شخصی در حال سکون اندازه‌گیری نمودند. نتایج مطالعه غلظت‌های این دو آلاینده را به ترتیب ۹۸/۸ و ۱۱/۷ میکروگرم بر مترمکعب بیان کردند [۲۲].

همچنین آبی و همکارانش میزان مواجهه ۱۵ راننده ژاپنی با تولوئن و اتیل بنزن را به ترتیب ۱۹۶/۶ و ۱۷/۹ میکروگرم بر مترمکعب گزارش کردند [۲۳]. ژانگ و همکارانش از ۸۲۲ خودروی پارک شده در یک پارکینگ با استفاده از کربن فعال نمونه‌گیری کردند. غلظت‌های اندازه‌گیری شده برای تولوئن ۱۲۲۰ میکروگرم بر مترمکعب بود [۱۸]. بر این اساس هدف از مطالعه حاضر برآورد غلظت تولوئن و اتیل بنزن با منشأ داخلی در کابین خودروی تندر ۹۰ در حال پارک است. از آنجایی که تزئینات داخل خودرو از جمله موکست‌های داخلی، سیستم دزدگیر، چسب‌های کاربردی، رنگ‌آمیزی، کمر بند ایمنی، پلاستیک‌ها، بالش‌تک‌ها [۲۴] و نیز خوشبوکننده‌های مورد استفاده در خودرو [۲۵] می‌تواند بر غلظت این آلاینده‌ها مؤثر باشد، در بخشی از مطالعه چگونگی تأثیر تزئینات داخلی خودرو و خوشبوکننده‌های مورد استفاده در خودرو بر غلظت این آلاینده‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد.

روش بررسی

جهت انجام مطالعه از آنجایی که وجود این مواد می‌تواند ناشی از انتشار مواد داخلی، نشت سوخت و نفوذ هوای محیط به داخل خودرو باشد [۱۸] برای حذف اثر نشت سوخت، نمونه‌ها از ۴۴ خودروی تندر ۹۰ خاموش پارک شده در یک پارکینگ مسقف تهیه شد. همچنین همزمان با نمونه‌برداری از خودروها یک نمونه محیطی با همان شرایط گرفته شد تا تأثیر نفوذ هوا به داخل خودرو تحت کنترل قرار گیرد. برای تعیین میزان غلظت اولیه مواد مورد اندازه‌گیری در خودروها یعنی در زمان تولید آن و قبل از



تجزیه گردیدند. دمای سیستم برای تعیین مقدار نمونه‌ها ۴۰ درجه سانتی‌گراد برای مدت ۵ دقیقه با افزایش ۵ درجه سانتی‌گراد در دقیقه تا دمای ۱۵۰ درجه سانتی‌گراد و ماندن در این دما برای مدت ۲ دقیقه برنامه‌ریزی شد. به‌منظور کالیبراسیون دستگاه گاز کروماتوگرافی ابتدا غلظت‌های معینی از هر ماده ساخته شد و به‌عنوان استاندارد، به دستگاه گاز کروماتوگرافی داده شد. پس از آماده‌سازی، نمونه‌ها با استفاده از سیستم تزریق اتوماتیک (CTC PAL-Combi PAL) به دستگاه تزریق شد. غلظت آلاینده‌های موجود در هر نمونه با استفاده از منحنی‌های استاندارد آن ماده و با توجه به حجم نمونه‌برداری برحسب $\mu\text{g}/\text{m}^3$ تعیین شد. از آزمون ناپارامتری Kruskal-wallis برای مقایسه بین خودروها و پارامترهای مورد بررسی استفاده شد.

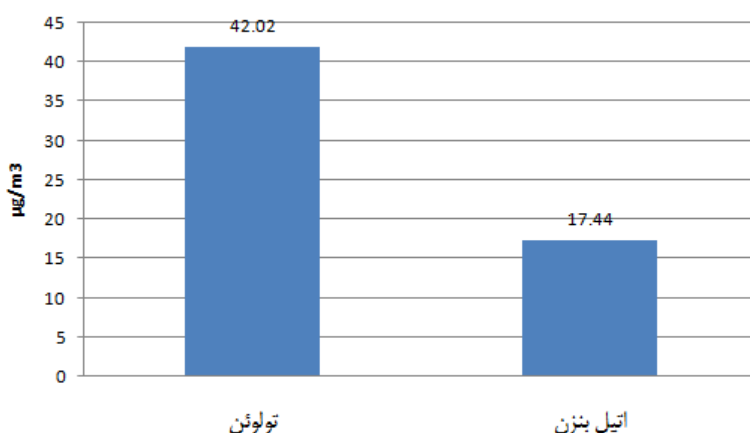
یافته‌ها

میانگین غلظت تولوئن و اتیل بنزن درون خودرو در شکل ۱ نشان داده شده است. جدول ۱ غلظت تولوئن و اتیل بنزن را در خودروهای تندر ۹۰ برحسب سال تولید آن نشان می‌دهد. میانگین غلظت تولوئن و اتیل بنزن برحسب نوع تزئینات داخل خودرو و نیز خوشبو کننده‌های داخل خودرو جدول ۲ خلاصه شده است. میانگین غلظت تولوئن و اتیل بنزن در سایر مطالعات و مقایسه با استاندارد در جدول ۳ ارائه شده است.

استفاده، تعدادی از نمونه‌ها از خودروهای صفرکیلومتر و در دفاتر فروش گرفته شد. سایر اطلاعات موردنیاز نظیر تزئینات داخلی خودرو و استعمال خوشبوکننده‌ها درون خودرو با استفاده از یک چک‌لیست جمع‌آوری شد.

نمونه‌برداری بر روی جاذب‌های کربن فعال و با استفاده از پمپ نمونه‌برداری SKC فلو پایین مدل ۲۲۲-۳ (SKC Inc-England) بر اساس روش شماره ۱۵۰۱-۱۵۰۰ NIOSH انجام شد [۱۸، ۲۶]. قبل از هر مرحله از نمونه‌برداری، پمپ نمونه‌برداری با استفاده از دستگاه فلومتر حباب صابون دیجیتال Defender مدل ۵۷۰ ساخت شرکت Bios انگلستان کالیبره شد. پس از ورود خودرو به پارکینگ، خودرو خاموش شده و همه پنجره‌های آن بسته می‌شد. پس از ۱۰ دقیقه کربن فعال متصل به پمپ با استفاده از یک رابط از طریق شیشه عقب خودرو به کابین فرستاده شده و نمونه‌برداری بر اساس نتایج پیش‌آزمون، به مدت ۲۰ دقیقه با فلو ۲۰۰ میلی‌لیتر در دقیقه انجام شد [۱۸]. نمونه‌ها تا زمان باز جذب و آنالیز به‌صورت ایزوله شده درون یخچال نگهداری شدند. برای آماده‌سازی نمونه‌ها محتویات داخل لوله‌های کربن فعال درون ویال تخلیه شده و یک سی‌سی کربن دی سولفید به‌منظور باز جذب آلاینده به آن اضافه شد [۲۶].

نمونه‌های جمع‌آوری شده با استفاده از دستگاه گاز کروماتوگرافی (USAAgilent:7890A) و استفاده از آشکارساز جرمی (USAAgilent:5975C) با نسبت تقسیم نمونه ۱:۱۰ Split



شکل ۱- میانگین غلظت تولوئن و اتیل بنزن در خودروی تندر ۹۰



جدول ۱ - میانگین و انحراف معیار غلظت تولوئن و اتیل بنزن برحسب سال تولید خودرو

سال تولید خودرو	تولوئن ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		اتیل بنزن ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
	تعداد	میانگین	انحراف معیار	میانگین
خودروی صفر	۸	۱۱۲/۰۶	۲۴۴/۹۷	۴۰/۷۷
۱-۲	۱۴	۴۶/۳۴	۱۳۳/۹	۱۴/۱
۲-۴	۱۸	۱۳/۵	۹/۴	۹/۹۴
>۴	۴	۱۵/۳۶	۹/۶	۱۶/۲۷
جمع	۴۴	۴۲/۰۴	۱۲۸/۶۷	۱۷/۴۴

جدول ۲- میانگین و انحراف معیار غلظت تولوئن و اتیل بنزن برحسب نوع تزئینات داخلی و خوشبوکننده درون خودروی تندر ۹۰

نام متغیر	تولوئن ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		اتیل بنزن ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
	تعداد	میانگین	انحراف معیار	میانگین
تزیینات داخلی	۲۲	۱۳/۸۴	۹/۲۴	۱۱/۲۴
بدون تزئین	۱۳	۴۹/۰۹	۱۳۸/۹	۱۴/۳۵
خودرو	۱	۱۰/۵۶	-	۷/۶
روکش صندلی و داشبورد	۳۰	۱۲/۹۶	۸	۱۰/۲۷
استعمال	۳	۱۰/۵۷	-	۷/۷
خوشبوکننده	۳	۱۷۷/۵۴	۲۸۹/۲۳	۳۶/۸۵
عطر				

جدول ۳- میانگین غلظت تولوئن و اتیل بنزن در سایر مطالعات و مقایسه با استاندارد

میانگین غلظت اتیل بنزن درون خودرو ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	میانگین غلظت تولوئن درون خودرو ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	مکان انجام مطالعه	مطالعه
۱۷/۴۴	۴۲/۰۲	اصفهان، ایران	مطالعه حاضر
۱۱/۷	۹۸/۸	Italy	Geiss et al.[22]
۱۳۰/۵±۷۶/۴	۱۸۶/۷±۱۱۸/۲	Kolkata, India	Som et al.[28]
۴/۴±۱/۶	۴۳/۵±۱۲/۶	Hong Kong, China	Lau et al.[29]
۱۵/۷±۱۱/۷	۱۶۹/۶±۶۷/۲	California, USA	Fedoruk et al.[25]
۲۰/۳±۶/۹	۱۰۸/۵±۳۰/۶	Guangzhou, China	Chan et al.[30]
۱۵/۱	۱۷۵	Taegu, Korea	Jo et al.[31]
۱۰۹۰	۱۰۴۵	Hong Kong	The Hong Kong indoor air quality objective (HKIAQO)[32]
-	۲۰۰	Chinese	The national indoor air quality standards, NIAQS, (NBS, 2003)[33]



نتیجه‌گیری

برآورد غلظت این آلاینده‌ها در سایر خودروها می‌تواند دید کامل‌تری از مواجهه افراد با آلاینده‌ها را در کابین خودروها فراهم کند.

تشکر و قدردانی

این مقاله از طرح پژوهشی شماره ۳۹۰۵۹۱ مصوب معاونت پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی اصفهان که مربوط به پایان‌نامه کارشناسی ارشد خانم معصومه گرسیوز جزی می‌باشد استخراج شده است.

در این مطالعه میانگین غلظت تولوئن و اتیل بنزن در خودرو در شرایط استاتیک تعیین شد. از آنجایی که نمونه‌ها از خودروهای خاموش گرفته شد و نتایج مربوط به نمونه‌گیری محیطی که با همان شرایط و در محل نمونه‌برداری اصلی گرفته شد نشان داد که غلظت‌های محیطی از حد تشخیص دستگاه گاز کروماتوگرافی پایین‌تر بوده و تأثیر تزئینات داخل خودرو و خوشبوکننده‌های مصرفی در خودرو معنادار نبودند. می‌توان ادعا کرد که غلظت‌های اندازه‌گیری شده مربوط به انتشار این آلاینده‌ها از مواد مورد استفاده درون کابین خودرو است. باید این نکته را نیز در نظر گرفت که با توجه به تنوع خودروهای مورد استفاده در کشور،

منابع

1. Hinwood AL, Rodriguez C, Runnion T, Farrar D, Murray F, Horton A, et al. Risk factors for increased BTEX exposure in four Australian cities. *Chemosphere* 2007; 66: 533-541.
2. Jia C, Batterman S, Godwin C. VOCs in industrial, urban and suburban neighborhoods, Part 1: Indoor and outdoor concentrations, variation, and risk drivers. *Atmospheric Environment* 2008; 4: 2083-2100.
3. Majumdar D, Dutta C, Mukherjee A.K, Sen S. Source apportionment of VOCs at the petrol pumps in Kolkata, India; exposure of workers and assessment of associated health risk. *Transportation Research Part D* 13; 2008.
4. Rumchev K, Brown H, Spickett J. Volatile organic compounds: do they present a risk to our health? *Environ Health* 2007; 22(1): 39-55.
5. WHO. Air quality guidelines for Europe. World Health Organization, Regional Office for Europe, Copenhagen; 2000.
6. Laden F, Schwartz J, Speizer F.E, Dockery D.W. Reduction in Fine Particulate Air pollution and mortality: a continued follow-up in the Harvard six cities study. *Am J Respir Crit Care Med* 2006; 173(6): 667-672.
7. Khoder M.I. Ambient levels of volatile organic compounds in the atmosphere of greater Cairo. *Atmospheric Environment* 2007; 41: 554-566.
8. Rezae A, Poortagi G. Removal of toluene from air by photocatalytic properties of induced Titanium dioxid nanoparticle with ultraviolet radiation. *Mil med Journal* 2007; 9(3) 217-223. [Persian].
9. OEL, Occupational exposure limit for chemical substances and physical agents, Occupational and Environmental Health center, IRAN; 2010.
10. Dimosthenis A.S, Spyros .P.K, Alberto G, Ioannis L.L, Athanasios K. Exposure to major volatile organic compounds and carbonyls in European indoor environments and associated health risk. *Environment International* 2011; 37: 743-765.
11. Manuela C, Gianfranco T, Maria F, Tiziana C, et al. Assessment of occupational exposure to benzene, toluene and xylenes in urban and rural female workers. *Chemosphere Environment Toxicology and Risk Assessment* 2012; 87: 813-819.
12. Lai H.K, Kendall M, Ferrier H, Lindup I. Personal exposures and microenvironment concentrations of PM2.5, VOC, NO2 and CO in Oxford, UK. *Atmospheric Environment* 2004; 38: 6399-6410.
13. Esplugues A, Ballester F, Estarlich M, Llop S, Fuentes-Leonarte V, Mantilla E, et al. Indoor and outdoor air concentrations of BTEX and determinants in a cohort of one-year old children in Valencia, Spain. *Sci Total Environ* 2010; 409(1): 63-9.
14. Pérez-Rial D, Lopez-Mahia P, Tauler R. Investigation of the source composition and temporal distribution of volatile organic compounds (VOCs) in a suburban area of the northwest of Spain using chemiometric methods. *Atmos Environ* 2010; 44(39): 5122-32.
15. Peng, Chung-Yu, Hsiao Sheng-ling, et al. Application of passive sampling on assessment of concentration distribution and health risk of volatile organic compounds at a high-tech science park.



- Environmental Monitoring and Assessment. 2013;185(1):181-96.
- 16.Sato S. Air quality in auto-cabin. R&D Review of Toyota CRDL.TüV-Rheinland ;2004.
- 17 Golda-Kopek A , Faber J, Lomankiewicz K, Brodzik D. Investigation of volatile organic compounds in the cabin air of new cars. Combustion Engines 2012 ;149: 39-48.
- 18.Zhang GS, Li TT, Luo M, Liu JF, Liu ZR, et al. Air pollution in the microenvironment of parked new cars. Building and Environment 2008; 43: 315-319.
- 19.Chertok M, Voukelatos A, Sheppard V, Rissel C. Comparison of air pollution exposure for five commuting modes in Sydney – car, train, bus, bicycle and walking. Health Promotion Journal of Australia 2004;15: 63-67.
- 20.Schupp T, Bolt H.M, Jaeckh R, Hengstler J.G. Benzene and its methyl-derivatives: derivation of maximum exposure levels in automobiles. Toxicol Lett. 2006;160(2):93-104.
- 21.Rank. J,Folke J, Jespersen P.H. Differences in cyclists and car driven exposures to air pollution from traffic in the city of Copenhagen. Sci Total Environ. 2001;12;279(1-3):131-6.
- 22.Geiss O, Tirendi S, Moreno B.J, Kotzias D. Investigation of volatile organic compounds and phthalates present in the cabin air of used private cars. Environment International. 2009;551: 1188–1195.
- 23.Anne J,Claudiu T. Exposure of Jeepney Drivers in Manila, Philippines, to Selected Volatile Organic Compounds (VOCs). Industrial Health 2009; 47: 33–42.
- 24.Kw Y, Ys G, Bin H, Ning Zw, Zhao ST, Zhang Yn, et al. Measurement of in-vehicle volatile organic compounds under static conditions. J Environ Sci 2007;19: 1208–13.
- 25.Fedoruk J.M, Kerger D.B. Measurement of volatile organic compounds inside automobiles[dagger]. J Expo Anal Environ Epidemiol 2003; 13(1): 31-41.
- 26.NIOSH, Method 1501-1500 in the NIOSH manual of analytical methods. US Dept of Health and Human Services, Center for Disease Control, NIOSH; Cincinnati; 2003.
- 27.Chao Cy, Chan Gy. Quantification of indoor VOCs in twenty mechanically ventilated buildings in Hong Kong. Atmos Environ 2001;44(39):5895- 913.
- 28.Som.D, Dutta C, Chatterjee A, Mallick D, Jana T.K, Sen S. Studies on commuters' exposure to BTEX in passenger cars in Kolkata, India. Science of the Total Environment, 2007: p. 426–432.
- 29.Lau WL, Chan LY. Commuter exposure to aromatic VOCs in public transportation modes in Hong Kong. Science of the Total Environment 2003; 308(1-3):143-55.
- 30.Chan LY,Lau WL, Wang XM, Tang JH. Preliminary measurements of aromatic VOCs in public transportation modes in Guangzhou, China. Environment International, 2003; 29(4): 429-435.
- 31.Jo WK, Park KH. Public bus and taxicab drivers exposure to aromatic work-time volatile organic compound. Environment Research 2001; 86: 66-72.
- 32.Indoor Air Quality Management Group (IAQMG). Guidance notes for the management of indoor air quality in offices and public places. The Government of the Hong Kong Special Administrative Region, 2002.
- 33.NBS.GB/T 18883-2002: compilation of indoor environment quality and examining standard. Chinese National Bureau of Standards, Chinese StandardPublishing Company; 2003.



Research Article

Studying the Effects of in-Cabin Decoration and Deodorizer on Interior Concentrations of Toluene and Ethyl Benzene in Logan 90 Cars

Masoud Rismanchian^{1*}, Massomeh Garsivaz², Hamidreza Porzamani³, Mohammad Reza Maracy⁴

Received: 21 December 2013

Accepted: 5 February 2014

Abstract

Background & Objectives: Exposure to different chemical compounds such as toluene and ethyl benzene occurs in workplaces, residency, and urban areas. Currently, vehicle cabin environment is one of the new exposure sources of passengers to these compounds. This study aimed to evaluate the effects of in-cabin decoration and deodorizer use on interior concentrations of toluene and ethyl benzene in Logan cars.

Methods: Samples were collected using activated carbon absorption and low-flow sampling pumps in a roofed parking of 44 “Logan 90” cars and analyzed with gas chromatography along with mass detector.

Results: The mean concentration of toluene ($42.02 \mu\text{g}/\text{m}^3$) was higher than ethyl benzene ($17.44 \mu\text{g}/\text{m}^3$) in vehicles. The mean concentrations of toluene and ethyl benzene in cars without decoration were 13.84 and $11.24 \mu\text{g}/\text{m}^3$, respectively and in cars with seat cover were 49.09 and $14.35 \mu\text{g}/\text{m}^3$, respectively.

Conclusion: The results showed that vehicle age had no significant effect on the concentration of these substances; however, non-used vehicles had significantly higher concentrations of these substances. Decoration and deodorizer use had no significant effect on the concentration of toluene and ethyl benzene in cars.

Keywords: Toluene, Ethyl benzene, Deodorizers, Vehicle decoration

Please cite this article as: Rismanchian M, Garsivaz M, Porzamani H, Maracy MR. Studying the Effects of in-Cabin Decoration and Deodorizer on Interior Concentrations of Toluene and Ethyl Benzene in Logan 90 Cars. *Journal of Occupational Hygiene Engineering*. 2014; 1(1):1-7.

1. * (Corresponding author) Department of Occupational Hygiene, School of Public Health, Esfahan University of Medical Sciences, Esfahan, Iran. Email: rismanchian@hlth.mui.ac.ir

2. MSc of Occupational Hygiene, School of Public Health, Esfahan University of Medical Sciences, Esfahan, Iran.

3. Department of Occupational Hygiene, School of Public Health, Esfahan University of Medical Sciences, Esfahan, Iran.

4. Department of Biostatistics, School of Public Health, Esfahan University of Medical Sciences, Esfahan, Iran.