

# Havárie autocisterny nemusí způsobit katastrofu

**S**okolovská společnost **LC Sokotrans**, která vznikla začátkem devadesátých let jako první firma v tehdejší Československu specializující se na přepravu kapalných chemických látek po silnici, neměla u nás zpočátku šanci opravit poškozený nebo havarovaný kotol autocisteren. Opravárenské kapacity byly zaměřeny na železniční cisterny, v oblasti silnice na hliníkové potravinářské cisterny a cisterny – tzn. „kufry“ pro přepravu pohonných hmot. Proto jsme museli vybudovat vlastní opravárenskou kapacitu zaměřenou na opravy autocisteren pro chemické zboží po haváriích nebo na drobné, střední i generální opravy. Později, po získání praxe, jsme přibrali i tankové kontejnery. V současné době tvoří opravy vlastní techniky menší část našich aktivit, protože opravy u nás již provádějí české i zahraniční dopravní firmy.

## Postup při opravě cisterny je vždy zcela specifický

Po téměř dvaceti letech této činnosti si dovoluji tvrdit, že desítky opravených a zrenovovaných autocisteren nám dávají velice slušný statistický vzorek pro tvrzení, která budou následovat. U každého poškození cisterny způsobeného časem nebo havárií najdeme kromě obecných i mnoho specifických skutečností. Proto také každá oprava probíhá zcela individuálně.

Naši technici a mechanici musí nejprve odstrojit vrchní plášť a izolaci, což umožní zjistit rozsah poškození



Zkušený pracovník zjišťuje rozsah poškození tankkontejneru.



**Snad z nedostatku jiných přitažlivých témat se v našem tisku, někdy bohužel i odborném, objevují články s hrůzným popisem havárie autocisteren. Umně jsou zabrána „fatální“ poškození kotlů cisteren, a „detailně“ popisována technika, která je „nedokonalá ohrožující prakticky vše, s čím přijde do styku“, a proto pryč s ní. Moje argumenty snad pomohou v základní orientaci problému.**

vnitřního nerezového kotle. Při haváriích dochází většinou právě k poškození tohoto vrchního pláště, vyrvání izolace, což z hlediska estetiky a možných záběrů působí zpravidla hrůzostrašně. Naopak vnitřní kotol autocisterny nebo tankkontejneru, který zadržuje přepravovanou tekutinu, v naprosté většině případů proražen není. Dochází pouze k jeho zdeformování, ale ne k úniku přepravované látky. Samozřejmě pak stojíme před otázkou, zda je možné kotol opravit nebo bude sešrotován.

Každý kotol je jištěn třemi druhy uzávěrů konstruovaný-

mi tak, aby v případech i silných nárazů (např. při převrácení cisterny) nebyly od kotle odtrženy a zachovaly těsnost. Pokud se setkáme s proražením kotle cisterny, jsou to některé typy cisteren specializovaných na převoz pohonných hmot. Tato cisternová vozidla jsou jednoplášťová a kotle mají vyrobeny z hliníku.

## Přísné kontroly zjistí, jak bude s cisternou naloženo

Opravy nebo rekonstrukce nádrží většinou konzultujeme s výrobcem, který může naše specialisty nasměrovat na správnou technologii opravy, případně popsat i svůj výrobní postup



U autocisterny bývá zpravidla poškozen pouze vrchní plášť.



Ani z této cisterny kapalná látka neunikla.

a tím i postup a jednotlivé kroky opravy. Za léta praxe jsme i v rámci naší opravárenské kapacity v Truckcentru Lomnice diferencovali specializace jednotlivých pracovníků. Máme k dispozici také např. pracovníka s certifikací na tlakové zkoušky. Právě tyto zkoušky jsou pro úspěch oprav stěžejní, protože se provádějí v průběhu opravy a jejich průběžné výsledky mají vliv na postup a technologii oprav.

Při všech opravách resp. před jejich provedením je kontrolována jako zásadní tloušťka stěn vnitřního kotle a stupeň případné koroze (li nerez může, být v malém korodovat). V případě mezních hodnot již není cisterna opravena a uvedena do provozu. Samozřejmě také šasi cisterny je podrobeno důkladné defektoskopii a mnohdy výměně celých částí.

Je nesporným faktem, že právě v oblasti autocisternové techniky, která je podrobována drastickým kontrolám nejen při schvalování do provozu, ale prakticky během každé přepravy pří-

mo na silnici, si dnes jen velmi málo firem z velmi málo zemí dovolí zanedbání v oblasti techniky (viditelná i skrytá). Když porovnáme technické možnosti státních orgánů v zemích Evropské unie včetně našich kontrolních orgánů při nácestných kontrolách před dvaceti lety a dnes, je pravděpodobnost odhalení problému nesouměřitelná. Riskují buďto naprostí šílenci nebo nezalci.

### Přepavní technika je stále bezpečnější. Chyby dělají lidé.

Důležitým praktickým závěrem je, že i přes poškození způsobená havárii zůstane kotel autocisterny nebo tank-kontejneru určeného a certifikovaného pro převoz chemických látek včetně nebezpečných, i nadále těsný. To znamená, že zabrání úniku kapaliny. Zmínované úniky u těchto druhů přeprav, jsou v naprosté většině případů úniky provozních kapalin – motorové nafty z proražených nádrží. Pokud dojde k úniku převážené kapaliny, byl zpra-

vidla způsoben lidskou chybou nebo např. špatným odhadem situace při záchranných a vyprošťovacích akcích. Ale i v této oblasti došlo díky profesionalitě záchranných hasičských sborů a specializovaných firem k výraznému zlepšení.

Naše dlouholeté praktické poznatky jasně dokazují, že technický rozvoj spolu s neustálým zpříšňováním předpisů a enormním tlakem chemického průmyslu na kvalitu přeprav, přináší výsledky. Přepavní technika je stále bezpečnější. V konstrukci nákladních vozidel jsou zvýrazněny prvky a uspořádání (včetně materiálu), které přispívají k maximální eliminaci následků případných havárií. ■

Jaroslav Vondráček,  
LC Sokotrans

Foto: LC Sokotrans

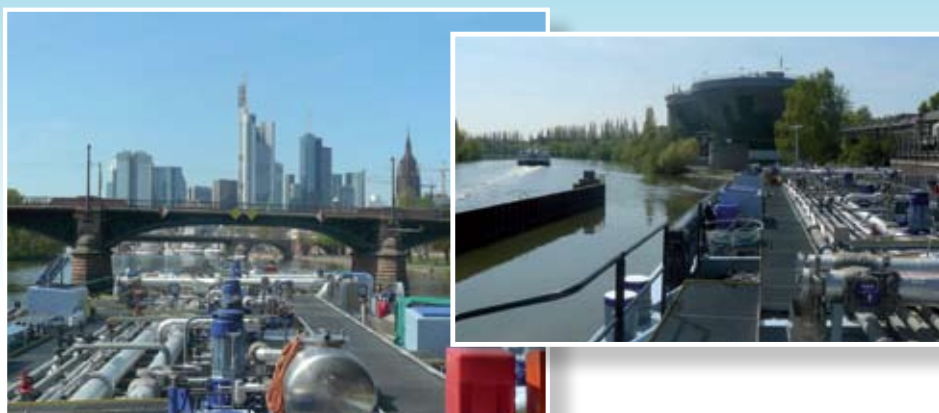
INZERCE



**CENEP CARGO®**  
Central europe logistic provider

[www.cenepcargo.cz](http://www.cenepcargo.cz)

CENEP Cargo, s.r.o.  
Jeremiášova 947/16  
155 00 Praha 5  
TEL: +420 251552450  
FAX: +420 251610191  
[info@cenep.cz](mailto:info@cenep.cz)



Realizujeme přepravy kapalných chemických látek říční dopravou po EU, především z přístavů Rotterdam, Antverpy a Le Havre.

**Kapacita lodí až 2000 tun**