



↑ Työpäivä ja tarkastus lähtee aina liikkeelle puhtaalla koneella.

Hakkuria kannattaa ”katsastaa”

Rakenteet ja omistajan käyttötapa sanelevat pitkälti hakkureiden palo- ja käyttöturvallisuuden. Alkuajoista on opittu paljon, useimmiten kantapään kautta, mutta edelleen on paljon opittavaa.

”Koneen puhdistaminen joka käyttöpäivän jälkeen vaatii yli puoli tuntia työtä,” sanoo Flisap Oy:n Ari Lehtovirta. Toisaalta hän ei ole ainakaan toistaiseksi joutunut käyttämään sammuttimia. Niitä on useita ja sijoitettuna siten, että aina on sammutin lähellä ja helposti irrotettavissa. Vahinkohistoria on kiitettävän lyhyt.

Toinen silmäpari näkee uusia asioita

Kuorma-auton ja hakkuriyksikön kuntoon ja rakenteisiin pitää kiinnittää



↑ Omalla kännykkäapilla käydään läpi vanhat ja uudet riskitekijät.

nittää huomiota jatkuvasti. Hakkureita tekee joku, toinen valmista kuorma-autoja ja kolmas nostureita. Täydellisen palo- tai työturvallisuuden kannalta näitä kolmea pääosaa ei ole mahdollista sovittaa yhteen kovinkaan hyvin, sanoo Siveb Oy:n Kristian Lindström, joka katsastaa vapaaehtoisesti Flisapin hakkuriautoja yhdessä Lehtovirran kanssa vuosittain.

”Joka vuosi huomataan uusia turvallisuutta parantavia asioita,” sanoo Lehtovirta. Kaksi silmäparia näkee enemmän kuin yksi silmäpari ja yksin tulee sokeaksi eri riskitekijöille. Hakkuria joka päivä käyttävä ei huomaa samoja asioita kuin työkoneiden turvallisuuteen erikoistunut asiantuntija.

Jatkuva yhteys vakuutusyhtiöön

Flisap pitää vakuutusyhtiötä ajan tasalla koneen kunnosta ilmoittamalla tärkeimpien osien, kuten isompien laakereiden vaihdosta. Perusajatuksena on pitää erilaiset vahingot minimissä ennakoivalla työllä. Ennakoivilla huolloilla pidetään vahinkohistoria lyhyenä ja niillä voidaan saada vakuutusyhtiön edustajat ja vaihtokoneen ostaja ymmärtämään toiminnan laadukkuus, joka on kaikkien etujen mukaista. Kuntotarkastus on syytä teettää säännöllisesti ulkopuolisella toimijalla ja sen on perustuttava dokumentoituun tietoon kuten laskuihin. Omistajan muisti ei valitettavasti riitä, vaikka itse niin uskoo. Aina unohtuu asioita. Löytyyhän henkilöautoistakin huoltohistoria, vaikka henkilöautojen arvo on murto-osa auton hinnasta. Konekauppiaan on helppoa ottaa Flisapin koneita vaihtoon, kun ne todistettavasti huolletaan asianmukaisesti.

Kutistetaan pienennettävät riskit minimiin

Työkoneiden ennakoivat huollot ja riskien ennakointi ovat myös

Lindströmin mielestä tärkeitä. Yrittäjällä on tarpeeksi muita riskejä, joten parasta keskittyä niihin, joihin voi vaikuttaa omalla toiminnalla. Vähentämällä koneen käyttöön liittyviä riskejä vähennetään myös varsinaisen liiketoiminnan riskejä. Kun työkonet kuluvat, korostuvat huollot ja tärkeimpien osien vaihto. Lindström tekee yhteistyötä yrittäjien ja vakuutusyhtiöiden kanssa erilaisten työkoneneiden riskien arvioinnissa. Työsäään hän käyttää kehittämäänsä appia; sovellus on eräänlainen katsastusväline, jossa käydään läpi kuorma-auton ja hakkurin turvallisuuteen liittyvät tekijät. Se ei ole pelkästään paloturvallisuutta käsittelevä tarkastus, vaan siinä käydään läpi kuljettajien työturvallisuuskysymyksiä työntekijän perehdyttämisestä alkaen. Kyseessä on vapaaehtoinen yrittäjän itse tilaama tarkastus, joka jää kännykän muistiin vikalistoitneen ja tulee vastaan seuraavalla käynnillä. Oma ja pidemmän päälle myös kaikkien etu on, että ongelmakohtat löydetään ja myös korjataan.

Riski maksavalle asiakkaalle

Riskeistä puhuttaessa on kysymys ihmisten turvallisuudesta ja muiden omaisuudesta, jos haketetaan jonkun toisen pihalla, missä on muuta omaisuutta ja paloherkkää materiaalia. Hakkuriyrittäjän töiden tilaajalle on turvallista tietää, että yrittäjä minimoi riskejään. Yrittäjä on osa asiakkaankin riskiä, varsinkin jos kyseessä on yhden tai kahden koneen yrittäjä, jolla ei ole toimivaa varakonetta tai muiden hakkuriyrittäjien verkostoa. Liiketoiminnan keskeytys saattaa jäädä pitkäksi ja se maksaa. Satoja litroja hydrauliöljyä väärässä paikassa voi aiheuttaa suuren vahingon lähellä vesistöjä tai tehtaan pihalla.

Tieto ei aina kulje yrityksessä

Yksinkertaiset asiat kuten peilit ja valot saattavat olla poissa toiminnassa pitkään, varsinkin firmassa, jossa on useampia kuskeja eikä tieto aina kulje. Toimiva tiedon kulku firman sisällä on kaiken A ja O, sen lisäksi tarvitaan korjaavat toimenpiteet. Liian nopeasti totutaan esimerkiksi rikkinäiseen peiliin ja korjaaminen kuuluu jollekin toiselle.

Sähköviat suurin palojen syy

Työkoneneiden paloista puolet ovat lähteneet sähköviasta ja neljäsosa lähtee liikkeelle polttoainevuodosta. Sähköjohdoissa ei saa olla hankaumia. Johtoja ja letkuja tulee uusia kriittisimmissä paikoissa ja siinä työssä täytyy katsoa, ettei synny johdoissa kireyttä tai jän-



↑ Moottoritilassa on sähköä ja palokuormaa lähellä toisiaan, kun kone on käynnissä. Vasemmalta Sivebin Krister Lindström, Sawcenterin Björn Backman ja Flisapin Ari Lehtovirta.



↑ Lämpökamerasta voi olla paljon hyötyä ongelmakohteiden haussa.



flisap 5 Sammutusjärjestelmän kuuluu riittävä määrä suuttimia oikeissa paikoissa.

nitteitä, jotka jonkin ajan päästä aiheuttavat riskejä. Reilut 10 prosenttia lähtee liikkeelle tuntemattomasta syystä, mutta muut ovat sekalainen joukko syitä. Kun pölyä ja muita epäpuhtauksia on keraantunut väärään paikkaan, lähtee palo helposti leviämään. Hakkureissa on yleensä jonkinlainen määrä pölyä ja epäpuhtauksia.

Kuuma pinta sytyttää

Dieselin leimahduspiste on vähintään 55 astetta (yleensä yli 60 astetta) ja itsesyttymisen lämpötila 220 astetta. Ei ole vaikeaa löytää koneista liian kuumia pisteitä,

jos tulee polttoainevuoto tai kipiä syntyy. Uusiutuvalla dieselillä on jonkin verran korkeampi leimahduspiste, mutta se ei paljoa auta. Sen itsesyttymislämpötila on toisaalta jonkin verran alhaisempi kuin tavallisella dieselillä. Jos palo syntyy, pitää palokuormaa saada heti pois, esimerkiksi polttoaineen syöttö suljettua ja sammutus heti käyttöön. Tässä vaiheessa on myöhäistä korjata laiminlyöntejä.

Regenerointi turvallisessa paikassa

Katalysaattorit ovat olleet työkoneneissa merkittävä riksitékijä, mut-

ta uusiin hakkureihin on tulossa hakkureiden moottorien automaattinen regenerointi, joka lisää paloriskiä paikoissa, joissa on paljon pölyä. Regeneroinnin eli dieselkoneiden katalysaattorien karsan polton pitäisi tapahtua turvallisessa paikassa, eikä keskellä pölyä ja palavaa materiaalia.

Osastointi ei aina onnistu

Moni työkonene on paloturvallisuuden kannalta huonosti suunniteltu, sanoo Lindström, jolla on taustalla useampi vuosi vakuutusyhtiön palveluksessa. Palokuorma voi löytyä huomattavan paloa aiheuttavan riskitekijän vierestä. Osastointi ei kuitenkaan aina onnistu ja siksi on erityisen tärkeää, että riskitekijät tässä tapauksessa vedetään minimiin.

Jos vahinko käy

Paloriskien hallinta merkitsee ennen kaikkea ennalta ehkäisyä, mutta riittävää palontorjuntakalustoa käsisammuttimineen ja palontunnistamisjärjestelmä sammutusjärjestelmineen pitää olla. Järjestelmien toimintakykyä pitää tietysti katsastaa säännöllisesti. Lindström tarkistaa myös, että järjestelmätoimittaja on hoitanut työnsä. Tämänkin on vakuutusyhtiön hyvä tietää. ”Järjestelmiä on erilaatuisia”, sanoo Lindström. Kannattaa perehtyä laatuvaatimuksiin. Halvin ei välttämättä ole paras.

Tehtaalla asennettu parempi

Tehtaalla asennetut järjestelmät ovat Lindströmin mukaan osoittautuneet lähes poikkeuksetta paremmiksi kuin jälkiasennetut, sanoo Lindström. Hän on myös osallistunut paloturvallisuustyöhön useita vuosia. Bruksin tehtaalla Ruotsissa on ollut mahdollista kehittää paloturvallisuutta yhdessä hakkurintoimittajan ja asiakkaan kanssa. ■