

20.12.1999

Oheisena on liidintoimikunnan päätös pelastusvarjoista ja niiden tulevaisuudesta. Ja seuraavana vastauksia kysymyksiin joita päätös varmasti herättää.

MIKSI MÄÄRÄYKSIÄ TAAS KIRISTETÄÄN?

Määräyksiä ei suinkaan olla kiristämässä.

Suuri osa pelastusvarjojen valmistajista antaa selkeät ohjeet/määräykset pelastusvarjojensa tarkastus- ja pakkausjaksoista sekä ikärajoista. Syynä kyseisiin valmistajan ohjeisiin on luonnollisesti turvallisuus. Valmistajan määräämissä tarkastuksissa on tarkoitus havaita pelastusvarjon toimintakelvottomuus ennen kuin on myöhäistä. Nämä tarkastukset on pitänyt tehdä tähänkin saakka. "Liidin-OPS, huollot, tarkastukset, korjaukset ---> Valmistajan ohjeiden mukaisesti"

Osa valmistajista ei puolestaan ole antanut selkeitä jaksoja tai ikärajoja, tai jaksot on määritelty esimerkiksi seuraavasti "according to national regulations, siis kansallisten määräysten mukaisesti". Nämä kansalliset määräykset meiltä on puuttunut.

Tutkittuani noin 20 eri valmistajan ohjeita, vaihteluväli pakkausjaksolle oli 3kk-6kk. Tarkastusjaksot olivat lähes kaikilla samat, 2 vuoden välein 10 ikävuoteen saakka ja sen jälkeen 1 vuoden välein. Maksimi kalenteri-ikä vaihteli välillä 10 vuotta -20 vuotta. Ja tietysti itsestään selvyynä "Varjo on poistettava käytöstä välittömästi mikäli varjon huono kunto sitä edellyttää".

Siis kyse ei ole määräysten kiristämisestä, vaan valmistajien ohjeiden kirjaamisesta omiin ohjeisiimme. Ja samalla selkeiden jaksosten määrittely niitä varjoja varten joista valmistaja ei selkeää ohjetta ole antanut.

MIKSI VARJOSSA ON OLTAVA SARJANUMERO/PÄIVÄYS/MALLI/VALMISTAJATIEDOT?

Suurimmassa osassa uusista varjoista nämä tiedot jo löytyvät. Mutta edelleen maahan tulee sellaisia varjoja missä ei minkäänlaisia yksilöintitietoja ole.

Tuntuu aika huvittavalta että jotkut valmistajat ilmoittavat ohjekirjassaan että varjo on esim "Poistettava käytöstä 12 vuoden kuluttua valmistuspäivästä". Ja sitten kun katsot varjoa, niin mistään ei löydy mitään merkintöjä siitä, koska varjo on valmistettu tai mikä malli on kyseessä. Jostain kulmasta saattaa kyllä löytyä valmistajan logo mutta ei mitään muita tietoja. Tunnistetietojen saaminen varjoon ei varmasti ole ongelma millekään valmistajalle, riittänee kun maahantuoja lähettää yhden faxin tehtaalle "Merkinnät kuntoon tai kauppa Suomeen loppuu".

Kun varjolle avataan pakkaus/tarkastuskortti niin korttiin merkitään kaikki tunnistetiedot. Kortin tarkoitushan on toimia ensinnäkin muistilistana sinulle itsellesi, voit katsoa kortista milloin varjo on tarkastettu/pakattu/tms. Toiseksi jos olet myymässä käytettyjä varusteitasi, ostaja voi kortista selvittää varjon historiaa paljon paremmin kuin myyjän "muistikuvista". Mutta kortti on täysin hyödytön jos sitä ei voida yksilöllisesti yhdistää juuri tiettyyn varjoon, siksi varjossa on oltava tunnistetiedot.

MIHIN TUNNISTETIEDOT MERKITÄÄN KUN NE ON PYSTYTTÄVÄ LUKEMAAN PELASTUSVARJOA AVAAMATTA?

Tarkoituksena on että tiedot pystytään lukemaan ottamatta pelastusvarjoa pois sisäpussistaan eli käytännössä tiedot on merkittävä pelastusvarjon hihnaan.

MULLA ON VANHA VARJO MERKKIÄ XXX, MALLIA YYY, OSTIN SEN UUTENA KESÄLLÄ -95, SARJANUMEROA EI OLE OLEMASSAKAAN. MITEN TÄHÄN MERKITÄÄN TUNNISTETIEDOT? ENTÄS MANUAALI, SEN OLEN KADOTTANUT?

Tunnistetiedot voidaan merkitä pesunkestävällä kangastussilla erilliseen kankaaseen, esim valkoiseen Parapack-reppukankaaseen (=käytetään usein valjaiden valmistuksessa), joka sitten ommellaan kiinni pelastusvarjon hihnaan. Tarrakangasta ei kannata käyttää koska jotkin tarrakankaissa käytettävät liima-aineet saattavat vahingoittaa hihnaa/ompeleita.

Tunnistetiedoiksi merkitsisin seuraavat:

Valmistaja: XXX

Malli: YYY

Valm.pv: 1995

Sarjanro: PRA001 (numero keksitty Suomessa)

(PRA002, PRA003 jne, siis nimestäni muodostuva pakkajatunnus laskuvarjopuolella+juokseva nro)

Keksityn numeron yhteydessä on syytä mainita että numero on keksitty. Tällöin ei niin helposti pääse tulemaan sekaannuksia jos joutuu olemaan yhteydessä valmistajaan kyseisestä varjosta, valmistajallehan tuo keksitty numero ei kerro mitään.

Pelastusvarjon manuaalia kannattaa kysyä ensimmäisenä maahantuojaltasi, jos hän hoitaa hommansa kuten pitäisi, niin saanet sen postitse muutamassa päivässä. Myös Ilmailuliitosta löytyy runsaasti manuaaleja.

TOI HIHNA ON AIKA PAKSUA JA MULLA ON YKS TUTTU SUUTARI, VOISKO SE OMMELLA TUON KANKAANPALAN KIINNI?

Suutarit käyttävät usein nahkaneuloja jotka leikkaavat tiensä nahan läpi. Tällaiset neulat vahingoittavat hihnaa koska joka kerran kun neula menee läpi hihnasta, se katkaisee mennessään hihnan kuituja. Viisainta on olla yhteydessä lähimpään laskuvarjokerhoon josta luultavasti löytyy kalustomestari tai laskuvarjotarkastaja joka tietää mitä tekee.

MULLA ON PELASTUSVARJO JONKA OSTIN NAAPURIN VILLELTÄ JOSKUS 80-LUVULLA. EN OIKEIN TIEDÄ KUKA SEN ON VALMISTANUT JA MINKÄ IKÄINEN SE ON. KUINKA TOIMIN?

Katkaise varjosi punokset alapäästään. Ota noin 6-8 metriä pitkä rautaputki, laita se varjosi sisälle, sido varjon huippu kiinni putken yläpäähän ja nosta pystyyn kerhosi nuotiopaikalla. Sido katkaistut punokset lähimpiin puihin/kiviin/kantoihin/sopiviin tappeihin siten että kangas tulee kireäksi. Odota vesisadetta. Osta makkaraa. Laita notski palamaan. Pyydä kaverisi seuraksesi. Ota vastaan ihailevat katseet grillikatoskeksinnöstäsi.

KÄYTTÖÖNOTTOTARKASTUS, MIKÄ SE ON? EIKÖ VARUSTEET TARKASTETA JO TEHTAALLA?

Normaalissa tarkastuksessa 2 vuoden välein etsitään lähinnä kulumisen aiheuttamia vikoja. Käyttöönottotarkastuksen yhteydessä etsitään lähinnä valmistusvirheitä. Tottakai varusteet tarkastetaan myös tehtaalla, mutta välttämättä sekään ei riitä, myös valmistajat tekevät virheitä.

Muutamia esimerkkejä laskuvarjopuolelta, jossa laadunvalvonta yleensä on huomattavasti tarkempaa kuin liidinpuolella:

Valjasvalmistaja X: "Tehtaallamme on ajalla pp.kk.vvvv-pp.kk.vvvv työskennellyt henkilö X joka on kiinnittänyt varavarjoja valjaisiin. Tarkastakaa kaikki sarjanumeroilla xxx-yyy olevat varusteet. Osassa saattaa olla konnektoreita kiristetty liikaa siten että mutterit ovat haljenneet."

Varavarjovalmistaja Y: "Tarkastakaa kaikki mallia xxx olevat varavarjot. Kentällä tehtyjen tarkastuksien yhteydessä on havaittu että osa ompeleista joilla punokset on kiinnitetty, ovat viallisia. Kiinnityksessä on saatettu käyttää sik-sak-ommelta joka on ollut liian leveää, jolloin ommel ei olekaan osunut punokseen."

Lisäksi käyttöönottotarkastuksen yhteydessä on erityistä huomiota kiinnitettävä pelastusvarjon/valjaiden yhteensopivuuteen. Käytännössä on siis aina tehtävä toimintakoe. Erityisen tärkeää tämä on silloin jos pelastusvarjo ja valjaat hankitaan eri paikasta, valjaat esim. valmistajalta AAA ja pelastusvarjo valmistajalta BBB. Uusia varusteita hankittaessa kannattaisi yleensä hankkia sekä valjaat että pelastusvarjo samalta valmistajalta jolloin yhteensopivuuden kanssa ei yleensä ole ongelmia. Valitettavasti hyvin usein kuitenkin raha ratkaisee jos valjasvalmistajalta hankittava pelastusvarjo maksaakin enemmän kuin jonkun muun valmistajan pelastusvarjo. Kannattaako kuolla tonni tilillä?

Esimerkki hieman liikaa pakatusta riippuliitäjän pelastusvarjosta: Valjaat valmistajalta A, pelastusvarjo valmistajalta B. Tavaraa löytyi riittävästi, pelastusvarjo B, B:n sisäpussi, B:n ulkopussi ja A:n valmis paikka pelastusvarjolle. Muuten hyvä mutta B:n ulkopussi oli tarkoitettu poistettavaksi mikäli valjaissa on valmis paikka pelastusvarjolle. Toimintavarmuus 0%.

Esimerkki varjoliitäjän pelastusvarjosta: Valjaat valmistajalta A, pelastusvarjo B:ltä ja ilmeisesti sisäpussi C:ltä. Valjaissa valmis paikka pelastusvarjolle joka suljetaan pinnillä kuten yleensäkin. Asiallisesti ja hyvin pakattu, mutta hihna jolla pelastusvarjon kahva oli kiinnitetty sisäpussiin ja johon pinni on kiinnitetty, oli asennettu väärin päin. Tällöin veto kohdistui ensin sisäpussiin. Pinniin olisi kohdistunut vetoa vain jos sisäpussi olisi tullut ulos valjaista siitä huolimatta että reppujärjestelmä ei olisi auennut, tai todennäköisemmin sitten kun hihna olisi revennyt irti sisäpussista jos lentäjällä olisi ollut riittävästi potkua hauksessa. Toimintakoe olisi paljastanut virheen heti.

LUIN ILMAILULEHDESTÄ ETTÄ LASKUVARJOPUOLELLA HALUTAAN JATKAA PAKKAUSJAKSOA KOSKA VARJO KÄRSII LIIASTA PAKKAAMISESTA. MITÄS SIIHEN SANOT?

Samoista materiaaleista tehdään myös päävarjoja. Tuntuu omituiselta että ne kuitenkin pysyvät hyppykelpoisina satojen tai jopa tuhansien hyppyjen ajan, ja ne varmasti pakataan ennen jokaista hyppyä. Toisaalta voi tietysti olla että kun varjolla hypätään, niin rasitukset tasoittavat kankaan kuituja, tiedä häntä, tutkimuskertomukset eivät olleet kovinkaan täydellisiä.

Niin tai näin niin tilanne on käyttämissämme pallokuvuissa kuitenkin aivan toinen kuin patjavaravarjoissa. Patjavaravarjot ovat siiven tapaan lentäviä varusteita, joiden ominaisuuksiin kankaan muuttuminen enemmän ilmaa läpäiseväksi vaikuttaa suhteellisen helposti, aivan kuten varjoliitimen ominaisuuksiinkin. Pallovaravarjot puolestaan ovat puhtaasti vajoamista hidastavia laitteita, eivät lentäviä siipiä.

Ilmailulehden jutussa mainittiin kankaan muuttuminen 0-3 CFM:stä jopa 18 CFM:ään muutamien kymmenien pakkausten jälkeen. Pieni kertaus käytetystä yksiköstä, CFM=Cubic Feet in Minute per Square Feet, eli kuutiojalkaa minuutissa neliöjalkaa kohti. 18 CFM tarkoittaa sitä että yhden neliöjalan alueelta varjokangasta menee ilmaa läpi minuutin aikana 18 kuutiojalkaa. Eli varjokankaan läpi virtaa ilmaa minuutin aikana noin 5,4 metrin paksuinen kerros. Sekunnin aikana siitä menee silloin läpi 9 senttimetrin paksuinen kerros. Eli varjon vajoama kasvaisi pakkauksesta johtuvan em mainitun kulumisen seurauksena 9 cm/sekunti. Onko tällä sitten merkitystä jos varjon normaali vajoama on 4-6 METRIÄ sekunnissa? Siiven kohdalla tilanne onkin aivan toinen, kun läpäisevyyden johdosta virtaus irtoaa siivestä.

Lisäksi on muistettava että liidinvehkeet ovat usein huomattavasti ankarampien olosuhteiden kohteena. Niillä lennellään kesät talvet, jätetään auringonpaisteeseen tai lumihankeen, pienet vesisateetkaan ei tunnu häiritsevän. Pelastusvarjojen reppusysteemit on niin harvoja että sisään pääsee hiekkaa, lunta, vettä tai mitä tahansa. On se nylon-kuiduille kovaa.

KETÄ OVAT ESITYKSESSÄ MAINITUT "RIITTÄVÄSTI PEREHTYNEET" HENKILÖT JOTKA SAAVAT TARKASTAA PELASTUSVARJON?

Jos katsot olevasi itse "riittävästi perehtynyt", se voit olla sinä itse. Loppujen lopuksi tarkastaminen ei valveutuneelle henkilölle ole mitään mystistä hommaa, se vaatii vain aikaa ja viitseliäisyyttä. Jos puolestaan et tunne tietäväsi asioista riittävästi, teetä tarkastushommat muilla. Esimerkiksi laskuvarjokerhoista löytyy enemmän tai vähemmän innokkaita kalustoihmisiä joille tarkastushommat on arkipäivää. Liidinvehkeiden pakkaamisessa voi kyllä mennä sormi suuhun jos et muista antaa ohjekirjoja mukaan (on ne niin mystisiä systeemejä joskus).

Siis kuka:

1. Jos tiedät mitä teet, senkuin teet.
2. Jos et tiedä mitä teet, älä tee.
3. Jos luulet tietäväsi mitä teet, älä tee.
4. Jos teen niin kuin teet siksi että "Näin mä oon sen ennenki tehny", niin silloin luulet tietäväsi. Palaa kohtaan 3.

KUINKA TÄTÄ HOMMAA VALVOTAAN?

Olemme kaikki aikuisia ihmisiä, jolloin varmasti ymmärrämme että pelastusvarjo ei ole meidän "toinen mahdollisuus". Se on meidän viimeinen mahdollisuus.

Tarkastuksetkinhan voisi suorittaa pelkällä kynällä (=asiakirjaväärennös) jos niin haluaa. Mutta varmasti itse kukin voi omalla kohdallaan miettiä että onko mitään järkeä kantaa mukanaan sellaista ylimääräistä painolastia jonka toimivuudesta ei ole mitään takeita.

Tärkeimpänä valvontakeinona tulee siis olemaan omavalvonta. Lisäksi tietysti leirien, kilpailujen ja koulutustarkastusten yhteydessä asiaperit tarkastetaan. Ja pelastusvarjon asiaperit ovat pakkaus/tarkastuskortti ja ohjekirja.

Petri Rantala