



Erikoiskuljetusyhdistelmän askeliohjaukseen tuli sähkövika. Kuljettaja oli kytkenyt virheellisesti maantieajoon jyrkän käännöksen ohjauksen. Tämä yhdistettynä tekniseen vikaan johti henkilövahinkoon.

Volvo kuorma-auton (vm. 1998) perässä oli Faymonvillen erikoiskuljetusperävaunu (vm. 2015). Se kulki valtatieä 80 km/h mittarissa 69-vuotiaan kuljettajan ohjaamana. Kuljettaja oli ajanut 300 kilometriä ja matkaa satamaan oli 200 kilometriä.

Yhdistelmää vastaan tuli 80-vuotias naiskuljettaja Opel Corsa henkilöautolla (vm. 2006).

Noin 300 metriä ennen ajoneuvojen kohtaamista perävaunun takaosa kääntyi sivulle ajoradan puolelle. Rekankuljettaja huomasi tämän ja hän jarrutti, jolloin takaosa siirtyi vielä enemmän sivulle sulkien lopuksi kokonaan vastaantulijan kaistan.

Henkilöautoilija huomasi tilanteen ja hän ohjasi autonsa ajokaistan reunaan ja pysähtyi. Erikoiskuljetusyhdistelmä sen sijaan liikkui vielä ja perävaunun kulma osui henkilöauton kuljettajan puolen etukulmaan. Törmäysnopeus oli tutkijalautakunnan mukaan noin 5 km/h.

Törmäyksen voimasta henkilöauto lensi 20 metriä taaksepäin sorapientareelle. Sen kuljettaja sai aivotärähdyksen ja haavan päähänsä, kun pää osui sivulasiin. Turvavyö oli kytkettyinä, joka tutkijoiden mukaan lievensi vammautumista. Auton turvatyyny ei lauennut, mutta sillä ei todettu olevan merkitystä.

Erikoiskuljetusperävaunussa olleet kaivinkoneen kauhat pysyivät paikoillaan, kiitos hyvän kuormansidonnan.

KAHDEN OHJAUSJÄRJESTELMÄN PERÄVAUNU

Pitkän tavarankuljetukseen tarkoitettu jatkettava perävaunu oli yleisesti tiellä sallitussa pituudessa.

Perävaunussa oli kaksi erilaista ohjausjärjestelmää. Ensimmäinen oli vetopöydän ohjaama suljettu hydrauliohjaus, joka käänsi loivemmin.

Toisen hydraulijärjestelmän avulla pyöriä saatiin kääntymään jyrkemmin ja tämä oli tarkoitettu lähinnä tiukkoihin paikkoihin perävaunun ollessa pitkänä. Tälle järjestelmälle oli perävaunussa erillinen hydraulipumppu, jonka toiminta edellytti vetoauton sähköjen liittämistä perävaunuun pistotulpalla. Tällöin kääntymistä ohjattiin langattomasti vetoauton hytistä.

Tutkijoiden mukaan välittömäksi syyksi onnettomuuteen oli perävaunun ohjausjärjestelmään tullut vika. Sähkörasiaan tuli oikosulku, joka antoi virheellisen käskyn hydraulipumpulle kääntää vetopyörästä.

Lisäksi yhdistelmän kuljettaja, joka ei ajanut yhdistelmää vakituiseen, oli kytkenyt tietämättään perävaunua jyrkästi kääntävän hydraulijärjestelmän.

Tutkijalautakunnan mukaan henkilöauton kuljettaja olisi voinut käyttää mahdollisuutta väistää enemmän oikealle. Henkilöauton takana tullut pakettiauton kuljettaja pysähtyi ja lähti peruuttamaan välttämättä törmäyksen.

TUTKIJOIDEN SUOSITUKSET

- **Jyrkempi** perävaunun ohjausjärjestelmä ei ole tarkoitettu maantieajoon. Sähkön kytkemisestä tulisi ilmoittaa pistorasian vieressä ja hytissä tulisi olla varoitus äänellä ja valolla.

-

Sähkölaitteet

tulisi tarkistaa säännöllisesti ja huoltaa tarvittaessa.

-

Uudemmissa

vastaavissa perävaunuissa valmistaja on muuttanut sähköjärjestelmää, joka kytkee jyrkemmän kääntymisen pois nopeuden ylittäessä 20 km/h. Tämä tulisi tehdä kaikkiin käytössä oleviin perävaunuihin.

Vauhdissa poikittain

Kirjoittanut Ajolinja
08.04.2020 16:33

Teksti: Jouni Hievanen, piirros: Benkku Andersson

[TILAA AJOLINJA!](#)