

SLO IN DS

Priljubljeni bodimo, kot da bo jutri vojna in delajmo, kot da jo 100 let ne bo.

Uporaba zaščitne maske

V uvodnih sestavkih ste se seznanili z namenom in potekom akcije opremljanja prebivalstva z minimalnim sredstvom za osebno zaščito. Ker bo akcija potekala do leta 1990, si bo vsak občan (v kolikor še nima zagotovljenega zaščitnega kompleta kot obveznik v enotah civilne zaštite, delovni ali vojaški obveznik) lahko zagotovil pod najugodnejšimi pogoji nakup teh sredstev.

Sestavni deli zaščitnega kompleta so: 1. Zaščitna maska M-1 ali otroška zaščitna maska MO-1; 2. Zaščitno ogrinjalo; 3. Prvi povoj; 4. Osební dozimeter s posrednim odčitavanjem ter načinom uporabe le-teh.

Zaščitna maska je namenjena za zaščito dihal organov, oči in obraza pred radioaktivnimi, kemijskimi in biološkimi agensi (RBK) v plinastem, parnem in aerosolnem stanju. Ne štiti pred ogljikovim monoksidom, ogljikovim dioksidom in amoniakom.

Uporaba zaščitne maske zajema: pripravo za uporabo, postavljanje v zaščitni položaj, uravnavanje elastičnih trakov, preverjanje hermetičnosti, snemanje, vzdrževanje.

Priprava z uporabo

Iz torbice kompleta vzamemo vrečko (polivinil), v kateri so spravljene ličnice, cedilo, namiljena in flanelasta krpa. Vrečko odpremo. Z namiljeno krpo obrišemo stekla z notranje strani, da se med uporabo ne bi zamagila. S cedila snamemo pokrov in gumijasti čep, cedilo pa navijemo na ličnice.

Postavljanje v zaščitni položaj

Obe dlani razen palca zadencemo z notranje strani ličnice pod elastične trakove z notranjo stranjo dlani obrnjeno proti notranjosti ličnice, razširimo toliko, da lahko masko postavimo na glavo, in sicer: najprej nadenemo brado, trakove pa namestimo čez teme glave. Pri postavljanju maske v zaščitni položaj mo-

trakove ni treba močno zategniti, da ličnice ne bi preveč pritiskale na obraz.

Preverjanje hermetičnosti

Potem, ko smo masko postavili v zaščitni položaj, moramo preveriti njeno hermetičnost. Z dlanjo leve roke zapremo odprtino na cedilu, nato močneje vdihnemo zrak in 8-10 sekund zadržimo dihanje. Če se ličnica prilepi ob obraz, to pomeni, da je zaščitna maska dobro postavljena in brezhibna, če pa dobivamo zrak in je mogoče dihati, je to znak, da maska nekje pušča in v tem primeru preverimo, če je cedilo dobro navito ali pa če so dobro zategnjeni elastični



trakovi. Ko smo to storili, še enkrat ponovimo postopek za preizkus hermetičnosti.

Snemanje

Zaščitno masko snamemo z glave tako, da najprej odpremo elastični trak, nato pa jo z desno roko primemo za ličnice okrog nosilca dihalnega ventila, potegnemo masko najprej navzdol, nato naprej in navzgor.

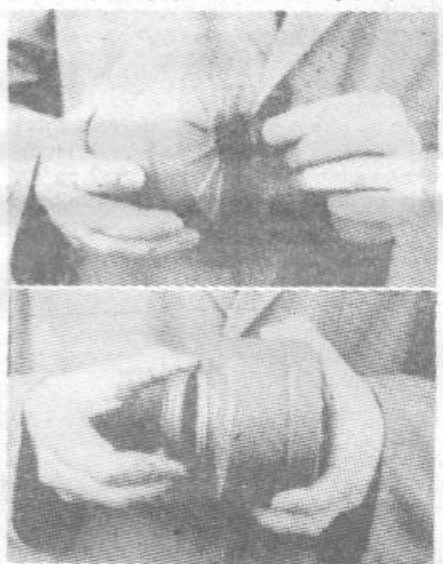
Vzdrževanje in skladiščenje

Po vsaki uporabi kot tudi pri sprejemu moramo ličnice obvezno očistiti s suho flanelasto krpo, da bi z njih odstranili nesnago, prah in vlago. Ličnice dezinficiramo v primeru, ko je zaščitno masko uporabljala druga oseba. To naredimo s tamponom vate namočenim v 2,5 odstotno raztopino formalina ali 75 odstotno raztopino alkohola. Dekontaminacija zaščitne maske opravimo samo, če je bila maska v uporabi v kontaminirani coni (cona, zastrupljena z RBK). Dekontaminacijo opravimo s tamponom vate, namočenim v raztopino detergenta.

Potem, ko smo zaščitno masko sneli, očistili, dezinficirali in morda dekontaminirali (cedilo snamemo z ličnic in obvezno zapremo s pokrovom in gumijastim čepom), jo vrnemo v polivinil vrečko, nato pa v torbico v isti položaj, kot je bila pred uporabo.

Občani!

Predvidoma v aprilu in maju bodo po KS potekala usposabljanja občanov na temo RBK nevarnosti in zaštita pred njimi! Koordinacijski odbor za SLO in DS pri OK SZDL



ramo poprej vdahni zrak, zaustaviti dihanje in zapreti oči.

Naravnavanje elastičnih trakov

Temenska ploščica (platnena) se naravna tako, da stoji na samem temenu glave. Z eno roko moramo držati temensko ploščico, z drugo pa potegniti proste konce elastičnih trakov in zategniti vse dokler se ličnice popolnoma ne prilagodijo na obraz. Elastične



IZ HORJULA

Gasilci so zaustavili ogenj

Številni Horjulci so nedavnega nedeljskega popoldne nemalo prestrašeno pogledali, ko so se na pobočju kopastega Luparjevega griča nad Horjulom nenadoma pokazali ognjeni zubli. Vnela se je suha gosta trava, ki pokriva še zlasti najbolj strmi del tega hriba in ogenj se je jel naglo širiti proti gozdu, ki se razprostira le nekoliko više.

Stanovalci najbližjih hiš, ki so prvi opazili požar, se niso obotavljali niti hip, pač pa so se z vsem mogočim orodjem, ki jim je bil tisti hip pri roki, kar najhitreje spravili nad uničujoče zublje. Toda kakor naglo se je (kljub temu) že širila ognjena ujma, tako hitro so bili tudi to pot na mestu horjulski gasilci, ki so že po nekaj minutah stopili v akcijo. Kljub težavnemu terenu, so potegnili svoje cevi prav na vrh griča in preprečili, da bi ogenj zajel sam gozd. Na kraj požara so hip nato

prihiteli tudi gasilci iz sosednjih krajev in prav kmalu se je ognjeni venec, ki je že ogrožal prvo drevje, spremenil zgolj v orjaško črno liso, iz katere se je le še tu pa tam sukal dim.

Požar je tako minil brez večje materialne škode, lahko pa bi bilo tudi drugače, ko bi bile drugačne le nekatere okoliščine: ko bi na primer pihal močnejši veter (to pot je bilo k sreči popolno brezvetrje), ali pa ko domači gasilci ne bi posredovali tako hitro. Ta srečni splet okoliščin bi morali ne toliko kot tolažbo, pač pa prej kot opozorilo vzeti v razmislek tudi vsi tisti, ki se radi igrajo z ognjem v naravi in ki - kot je bil tudi tokrat vzrok - kaj radi pozabijo na odvzeten čik ali vžgalico, ki se v hipu lahko spremeni v uničujočo silo z nepredvidljivimi posledicami.

BRANKO VRHOVEC

ZŠAM DOLOMITI

Boj proti alkoholizmu voznikov

Predpostavimo, da se šoferji dogovorimo, da neki dan ne sme biti prometne nesreče, ki bi jo zakrivil kdo izmed nas. Za tak dan, ko ne bi smeli nič tvegati, bi med ostalim prav gotovo sklenili to, da bomo vožnjo nastopili spočiti in trezni, ter se bomo vzdržali uživanja alkohola vse do večera, ko bomo vozilo garazirali. Toda ali je treba govoriti o »dnevu brez nesreče.« Ali ni življenje in varnost ljudi na cesti, naših svojcev, nas samih, na delovni ali praznični dan enako dragoceno? Ali popravilo poškodovanega avtomobila ne stane vsak dan enako? Ali so torej dnevi, ki lahko tvegamo na cesti? Neodgovornost do sočloveka, do družine, do osnovnega sredstva in do družbe nam nalaga, da storimo vse, kar more zmanjšati nevarnost nesreč zaradi vožnje motornega vozila pred vplivom alkohola.

Subjektivni činitelji pri prometnih nesrečah daleč prevladujejo nad objektivnimi. Brez dvoma je alkohol med subjektivnimi najbolj tehten in pogosten, obenem pa tisti, ki bi ga bilo najlažje izločiti. Treba se je samo sprijazniti z načelom, da oboje - pitje in šofiranje - hkrati ne gre.

Ali je vredno zaradi šilca žganja, konjaka, viskija, dva ali tri deci vina, steklenice piva tvegati, da nas v takih kritičnih okoliščinah pusti na cedilu naš nagli refleks in sigurna roka, ki odločata o izidu dogodka. Podaljšanje refleksnega časa za nekaj delov sekunde, nezadostna nekoordiniranost v kretanjih, večje število napačnih reakcij in podobni znaki, se vedno dajo ugotoviti že pri najmanjših količinah alkohola v krvi. Ob manjšemu pitju, v začetku voznik občuti neopazno sprostitve, dobi zaupanje v samega sebe, pogum in z veseljem razkazuje svoje tehnične sposobnosti.

Prav usodno pa je, da istočasno pešajo sposobnosti presojanja razdalje hitrosti, zaradi česar dozorevajo pogoji za nesrečo. Treba je

samo še odločilnega činitelja: srečanje v ovinu, nenadna ovira na cesti, okvara na cesti ali kaj drugega, s katerim se šofer srečuje na cesti vsakodnevno. To so nekatere specifične značilnosti za manjšo količino alkohola.

Kaj pa se dogaja pri šoferju, ki je užil večje količine alkohola? Pri njem se postopoma izoblikuje slika opitosti, pijanosti z različno izraženimi motnjami v govoru, gibanju, dojemanju in obnašanju, pri čemer v majhni meri odloča tudi značaj opitega šoferja. Omembe vredno je tudi to, da navidezna iztreznitev, pri čemer mislimo fazo, ko se prizadeti pomiri in se začne prilagajati trezni okolici, še zdaleč ni enak s šoferjem, ki ni popolnoma nič spil.

Stališče Združenja do vinjenega šoferja je odklonilo, preseneča pa nas, kako uporabniški prometnih uslug, popustljivo in lahkomišelnost zaupajo malo ali zelo alkoholiziranemu šoferju.

Kljub nasprotovanju organizacije ZŠAM so zakoni ustvarili dve kategoriji šoferjev: **polklicnega**, ki mora biti ob nastopu službe trezen in med službo ne sme piti alkohola in **amaterja**, ki sme malo popiti oziroma sme imeti 0,5 promila alkohola.

Glede na odgovornost pred zakonom sta si med seboj različna. S stališča moralne odgovornosti pa je po našem mnenju enaka odgovornost, saj smo ugotovili, da že majhne zaužite količine alkohola zmanjšujejo spretnost, budnost in način reagiranja na dogodke na cesti. ZŠAM vsem voznikom priporoča, ne glede na zakonsko določilo, naj ne pijejo ko vozijo, vožnjo začnimo in končamo brez pitja! Bodimo solidarni do vseh udeležencev v prometu.

Kot organizacija ZŠAM bomo vsekozi vodili akcijo »začnimo in končajmo vožnjo popolnoma trezni« saj gre za našo skupno varnost, za tvojo in mojo glavo.

Želimo vam varno in srečno vožnjo ter sodelovanje v akciji!

NAŠA SKUPNA VARNOST V CESTNEM PROMETU

Ne zapletajte drugih v vaše manevre



Le redki so trenutki, ki se promet na cesti odvija povsem po pravilih in tako, da je vse mogoče v naprej predvideti.

Ce torej svetujemo: »ne zapletajte drugih v vaše manevre«, pravzaprav manjka še nadaljevanje »izogibajte se tega, da vas drugi zapletejo v svoje manevre«.

Ni vedno moč »izključiti« drugih ali pa čakati, da bodo vsi mimo, predno boste zavijali, zavirali ali ustavili. Pogosto pride do medsebojnega zapletanja zaradi tega, ker je eden od voznikov napačno ocenil hitrost drugih voznikov, npr. pri ponovnem vključevanju v promet po postanku ob cesti ali na parkirišču. Velikokrat pride tudi do napačne ocene časa, ki je potreben za izvedbo malega manevra, npr., ker je motor še hladen in ne »prime plina«, ker se zatika pri pretikanju pre-

stav, ker kolesa pri speljevanju spodrsujejo na mestu zaradi spolzke ceste itd.

Napačne ocene so zelo pogosto v križiščih s »STOP« znakom, kjer se vozniki ustavijo samo »na pol« in takoj odpeljejo dalje, ne da bi pomislili, da pravilni postopek omogoča natančnejšo oceno prometa v prednostnem toku, v katerega se želijo vključiti.

V mnogih primerih nesreč zaradi napačne ocene položaja je kriv tudi voznik, ki trmasto vztraja na svoji prednosti. Ko se tak nasproti vozeči voznik napr. loti nevarnega prehitevanja s tem da je napačno ocenil položaj, mu je treba pomagati z zaviranjem, katji če vas zaplete v svoj manever, se bo slabo končalo tudi za vas.

Prihodnjiki: Očito in razumljivo opozarjajte na svoje manevre