

A frisslevegős készülékek és a sűrített levegős-, oxigénlégzők működése teljesen független a környező levegő összetételétől. Bármilyen fajta szennyezés és bármilyen töménység esetén alkalmazhatjuk ezeket az eszközöket, még akkor is, ha a környező levegő oxigéntartalma már annyira csökken, hogy az élet fenntartásához nem elegendő.

A szűrős készülékek használhatósága ezzel ellentétben teljesen a környező levegő összetételétől függ, csak akkor eredményesek, ha a levegő szennyeződéseit képesek megkötni, abban a töménységben is, amely éppen szerepel és ha a megszűrt levegőben van még elég oxigén az élet fenntartásához.

A sűrített levegős légző, oxigénlégző és a szűrős gázvédőeszköz teljes mozgásszabadságot biztosít, a csővezetékek révén bizonyos mértékig helyhez kötött, friss levegős készülékekkel szemben.

Használhatóság időtartama szerint korlátlan lehetőséget nyújt a friss levegős készülék. A sűrített levegős – és oxigénlégző használhatóságát időben a benne tárolt levegő, illetve oxigén mennyisége korlátozza. A szűrős készüléken a szűrő telítődése a levegő szennyezésének faja és mennyisége szerint változó, ez szab határt a használhatóságának.

A gázvédő- eszközök között viselésben és kezelésben legkényelmesebb a szűrős készülék (gázálarc). A frisslevegős készülék is egyszerű és aránylag kényelmes. Ezzel szemben a súlyos oxigénlégző viselése és kezelése nehezebb. Kedvezőbb a sűrített levegős légző használata.

A megfelelő gázvédő eszközt tehát ezek szerint választhatjuk ki adott esetben. Alapszabály, hogy zárt helyen, ahol nagy töménységben gyűlhet össze ártalmas anyag a levegőben, vagy ahol a levegő oxigéntartalma erősen csökken, mindig frisslevegős készüléket, vagy sűrített levegős, illetve oxigénlégzőt alkalmazunk. Szabadban, vagy jól szellőztetett helyiségben használható a szűrős készülék.

Egyéni védőeszköz katalógusban található paraméterek figyelembevételével a hatásos egyéni védelem megtervezhető.

A baleset-elhárítási és munkavédelmi megbízottak feladatai között kiemelt jelentőségű az egészségkárosodások megelőzése, ennek a feladatnak része a levegő szennyezettsége elleni védelem. A 14/1979. (HK 9.) HM sz. utasítás a munkavédelmi rendeltetésű egyéni védőeszköz- ellátás rendjéről ezen a területen is iránymutató.

Járművezetők és gyalogosok együttműködése a közlekedésben

A néphadsereg hivatásos és sorállománya nap mint nap részese a gyalogosan közlekedők táborának. A gyalogosan közlekedőket fenyegető veszélynek – különösen ha a vonatkozó szabályokat megsértik – a nap minden órájában szenvedő alanyai lehetnek.

Ezt bizonyítja a gázolások magas száma is, továbbá, hogy az ilyen jellegű balesetek az utóbbi három évben nem csökkentek. A gyalogosok nemcsak legnagyobb számban vesznek részt, de egyben legveszélyeztetettebb résztvevői a közúti közlekedésnek.

Indokolt tehát a személyi állomány biztonsága, élet- és testi épségének megvédése érdekében, e témával az eddigieknél jóval többet foglalkozni.

A közlekedés – mint társas cselekvések, magatartások egymásba fonódó lánclolata – nemcsak a járművek vezetőitől, hanem – állományunk sem kivétel ez alól – a gyalogosoktól is megköveteli a közlekedés erkölcsi normáinak figyelembevételét, betartását. Társadalmunk a gépjárművezetőktől joggal elvárja, hogy egymással együttműködjenek, érdekeiket egyeztessék és óvják a gyalogosan közlekedő állampolgárok élet- és testi épségét. Ugyanakkor a gyalogosok felé is jogos a követelmény, hogy legyenek figyelemmel a járművek mozgására, segítsék folyamatos és biztonságos haladásukat.

Személyi állományunknak tisztában kell lennie azokkal a törvényszerűségekkel, amelyek a gyalogos közlekedés során egy-egy szabálytalanság elkövetésénél érvényesülnek.

Mire gondolunk? Bizonyított statisztikai adatok alapján két gépjármű összeütközésekor kb. minden 10. esetben sérülnek meg a bentülők, ha viszont a gépjármű gyalogossal ütközik, csaknem minden esetben könnyű, vagy súlyos sérülés, rosszabb esetben halál a következmény. Az elmondottakat bizonyítja néhány példa is az 1979 első félévében bekövetkezett gyalogos balesetek közül:

– F. G. honv. részére parancsnoka 1979 február 7-én kimaradást engedélyezett. A laktanyából történő távozása után figyelmetlenül lépett az úttestre és az ott közlekedő személygépkocsi elütötte. A következmény lábszárcsont-törés és agyrázkódás, egyszóval súlyos sérülés;

– K. J. honv.-ot 1979 február 3-án eltávovása idején Veszprém belterületén elütötte a vele azonos irányban közlekedő személygépkocsi. A nevezett honvéd saját hibájából súlyos, életveszélyes sérülést szenvedett;

– K. T. honvéd 1979 június 2-án figyelmetlenül lépett az úttestre és elütötte egy tehergépkocsi. Következmény: életveszélyes sérülés;

– B. J. honvéd június 4-én szabálytalanul, az úttest menetirány szerinti jobboldalán közlekedett. Egy vele azonos irányban haladó személygépkocsi halálra gázolta;

– B. I. honvéd 1979 július 8-án engedély nélkül elhagyta a laktanyát, majd nagymértékben leittasodott. A laktanyába történő visszatérésnél féktávolságon belül egy személygépkocsi elé lépett. Következmény: súlyos sérülés.

Példák sokaságát lehetne felsorolni, de aligha szükséges ahhoz, hogy érzékelni tudjuk: bajok vannak a gyalogosan közlekedő katonáink közúton tanúsított magatartásával.

Sok még a meggondolatlan, fegyelmezetlen, saját és mások testi épségét veszélyeztető sorállományú katona. Bíróságolásukról, szabálysértési feljelentésükről – ha meg is történik – a parancsnoki állomány egyáltalán nem, vagy csak későn kap tájékoztatást. Így a fegyelmi felelősségre vonás elmaradása újabb szabálysértések elkövetésére bátorítja őket.

Kérdésként vetődik fel: mi az oka, hogy katonáinkat, mint gyalogosan közlekedőket, oly gyakran éri közlekedési baleset? Tény, hogy a legtöbb esetben a gyalogosan közlekedő katonák fegyelmezetlen magatartása is nagy szerepet játszik a baleset bekövetkezésében. A balesetek okainak elemzésekor azonban nagyon sok összetevőt szükséges vizsgálni ahhoz, hogy megfelelően képesek legyünk eligazodni és olyan segítséget tudjunk biztosítani számukra, amely e káros jelenség hatékony megelőzését eredményezheti.

Néhány példa a gyakran balesetet okozó körülmények közül:

- katonáink egy része még nem ismerte fel, hogy a járművek „*stoppolásával*” milyen veszélynek teszi ki magát. Ismert, hogy a járművek részére a jobb-
ratartás kötelező. A stoppolásra váró katona olyan közel kerül a szabályosan
haladó járműhöz – közben figyelmét más jármű közlekedése is leköti –, hogy
még jó látási viszonyok között is veszélyeztetheti magát. Egy meggondolatlan
előrelépés és máris bekövetkezik az, amire aligha számított.

Még ittasnak sem kell lenni, elég egy előzést éppen végrehajtó gépkocsi és
a stopptól járművezető váratlanságából eredő ijedelem; a kormányt máris jobbra
kapja és elüti az útszélén álldogáló katonát. Növeli a veszélyt a szeszital
fogyasztása, amely még fokozza az út szélén járműre váró katona virtuskodásra
való hajlamát. Az ilyen esetek többségében, ha nem az a jármű, melyet szándé-
kában volt leállítani, de az azt követő elgázolhatja a dülöngélő katonát.

- Nagyon veszélyes – különösen télen –, az *úttesten történő szabálytalan
áthaladás*. A kedvezőtlen időjárás – a hideg, a hó, havaseső – nagymértékben
növeli a gyalogos figyelmetlenségét. Aligha számít azzal, hogy a jármű, amely
előtt áthalad, esetleg átszalad, éppen a kedvezőtlen időjárás, az útburkolat
csúszóssága miatt – féktávolságának törvénytörő növekedése következtében –
nem mindig képes megállni és máris bekövetkezett a tragédia;

- *jeges, síkos úton történő szabálytalan áthaladás*, a járdánál álló jármű vagy
tárgy mögül történő váratlan kilépés – lakott területen kívül az úttesten történő
haladás – esetenként egy váratlan elcsúszás, elesés következtében máris az ott
közlekedő jármű alá kerülhet a gyalogosan ballagó katona;

- *éjjel, ködben, hófúvásban*, egyszóval korlátozott látási viszonyok között,
szintén veszély leselkedik a gyalogosan közlekedőre. Különösen, ha a gyalogosan
haladó az érvényben levő szabályokat is durván megsérti. Ennek oka, egyrészt
a rossz látási viszonyok, minek következtében a gyalogost a járművezetők csak
későn észlelik, így a járművek fékezését csak nagy késéssel képesek végrehajtani
és máris bekövetkezik a gázolás.

Másrészt az út jobboldalán haladó gyalogos mögött közlekedő járművezető,
ha a vele szembejövő jármű lámpája „vakít” aligha észlelheti időben az ott
andalgó gyalogost. Ugyanis a szembejövő jármű lámpája 50 méter távolságból
vakít legerősebben, ezért is *veszélyes az út jobboldalán történő haladás*.

Szabálytalan áthaladás amely a leggyakoribb esetekben akkor következik
be, ha a gyalogosan közlekedő nem útkereszteződésben, kijelölt gyalogátkelő-
helyen (alul-, felüljárón) vagy nem járdákra merőleges irányban, hanem átlósan
megy át az úttesten. A közlekedési erkölcs hiányára utaló effajta magatartás
egyik oka, a fegyelmezetlenség, a szabályok durva megsértése.

Mit célszerű e forgalmi helyzetnél megértetni? Azt, hogy a járművezetők a
nagyforgalmú útvonalakon a megengedett sebességgel közlekednek. Gyalogosok
átkelésével csak kereszteződések vagy kijelölt gyalogátkelőhelyek előtt számítanak.
Aki nem itt halad át, minden járművezető számára váratlan helyzetet
teremt. Értelmetlen 1–2 perc időmegtakarításért saját és mások testi épségét
veszélyeztetni.

- Különösen veszélyes a gyalogos közlekedés azoknak a katonáknak, akik
kisebb közlekedési forgalmú helyektől kerültek a nagyobb városok, esetleg a
főváros forgalmába. Hiszen a vidéken gyéresebb és más jellegű forgalom kevésbé
fejlesztette ezekben a katonákban a forgalomhoz való alkalmazkodás képességét.

A bekövetkezett gyalogos balesetek okainak elemzése néhány olyan tulajdonságra hívja fel a figyelmet, amelyeket a megelőző, felkészítő munkáknál célszerű figyelembe venni. *Ezek a következők:*

a) Az eltelt néhány év alatt a motorizáció rohamos fejlődésével a gyalogosan közlekedő katonák közötti biztonsága lényegesen romlott.

b) A személyi állomány egy része még nem ismerte fel, hogy a közlekedésben a járművek vezetőivel együttműködési viszonyt, kapcsolatot kell kialakítani. Csak ezzel érhető el, hogy egymást ne akadályozzák, hanem segítő partnernek tekintsék és elkerüljék a veszélyhelyzetet.

c) Még mindig nem kielégítő az eltávozásra, szabadságra távozó katonák eligazítása, felkészítése. A felkészítés gyakran csak a sablonos kioktatásra korlátozódik.

- *Alló jármű vagy tárgy mögül* az úttestre lépni nemcsak szabálytalan, de veszélyes is. A járművek vezetői nem észlelik kellő időben az átkelési szándékot.

Meg kell értetni az állománnyal, hogy az úttestre lépés előtt az őt takaró tárgyaktól mindig olyan távolságba kell kerülni, hogy a közelítő járműveket kellő távolságból észlelhessen és egyidejűleg ő maga is féktávolságon kívül látható legyen.

- *Nagyon gyakori, különösen lakott területen kívül* az úttest jobb oldalán történő haladás. Az ilyen okokból eredő súlyos kimenetelű balesetek száma évről-évre növekszik.

Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy lakott területen kívül, ahol nincs járda, a gyalogosan közlekedők a szabályokban előírtak szerint közlekedjenek, ha nem így cselekszenek, baleseti veszély fenyegeti őket.

Kiemelten hangsúlyozni kell, hogy lakott területen kívül csak az úttest bal oldalán szabad haladni, hogy a mögötte közlekedő járművektől távolabb legyen és önmagát jobban védhesse. Különösen veszélyes lakott területen kívül a csoportos közlekedésnél az egymás mellett történő haladás. Sajnos ilyen okból eredő balesetre is vannak tragédiával végződő példák.

Reméljük, hogy e cikk keretében sikerült a személyi állomány figyelmét ráirányítani arra, hogy:

- a közlekedés akkor biztonságos, ha résztvevői mozgását nemcsak a közlekedési szabályok határozzák meg, hanem a közlekedésben résztvevő gyalogosok, járművezetők alkalmazkodnak egymáshoz, kölcsönösen segítik egymást. A gyalogosoknak fel kell ismerniük, hogy az adott közlekedési környezet számukra objektív valóság: nem változtathatják meg pillanatonként érdekeiknek megfelelően, hanem bele kell illeszkedniük;

- a közúti közlekedés a közösség együttműködésén alapul, mind a járművezető, mind a gyalogosan közlekedő ember függetlenül közlekedésük módjától nem nélkülözheti a megértő, emberséges magatartást.

Így történt . . .

Valamikor a gépjármű a vagyoni kiváltságosok tulajdona és egyben jelképe volt. Ma már elvesztette státusz-szimbólum jellegét, és mindennapi életünk használati eszközévé vált. Hazánkban minden negyedik-ötödik családnak van